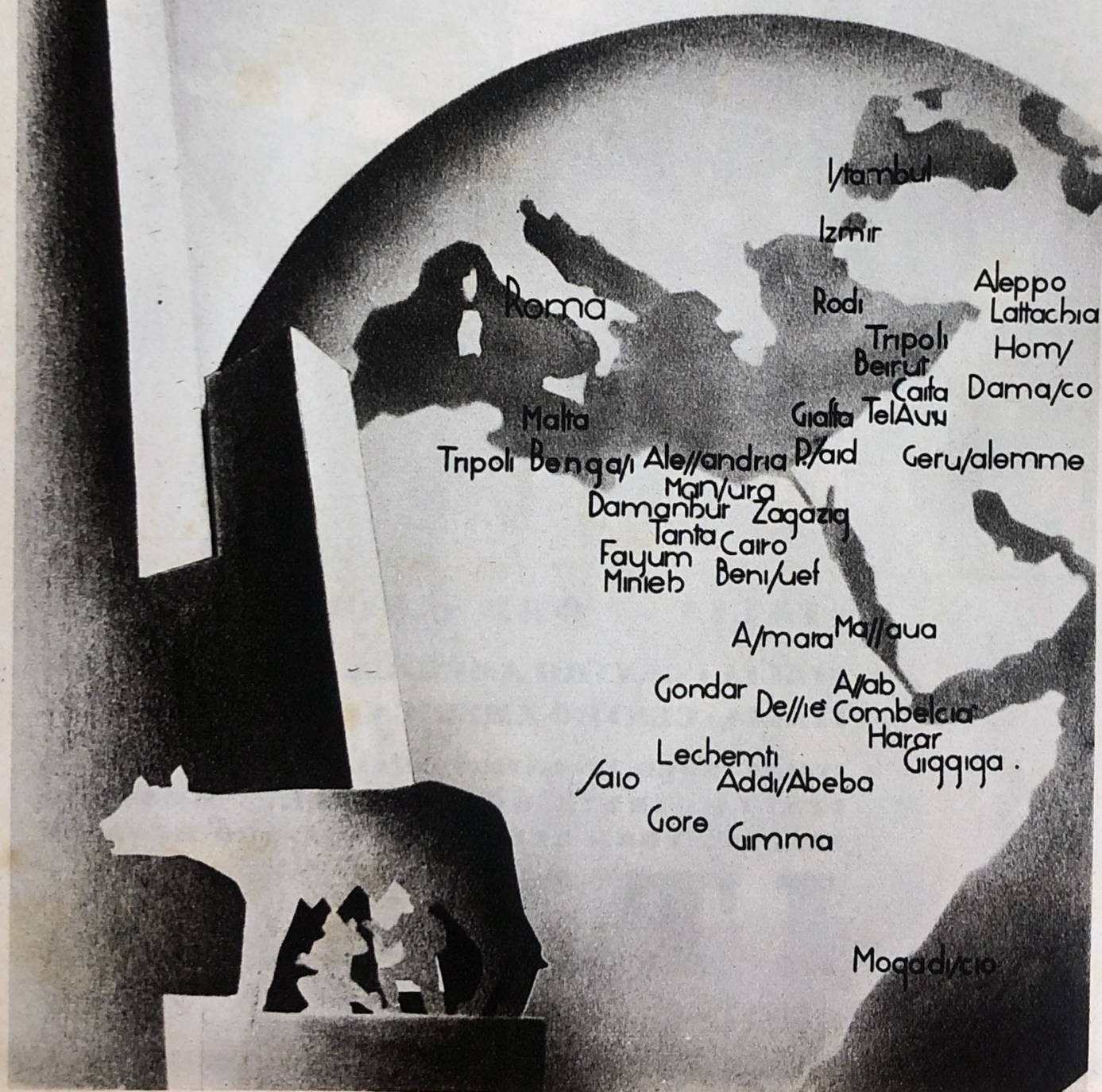
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIV - NUMERO 11 NOVEMBRE 1938 - XVII E. F.

Odol
Odol
BAKISFIGUS

l'organizzazione del Banco di Roma nel mediterraneo e nell'impero

ANNO XLIV
1938-XVII

LE VIE D'ITALIA

Numero 11
NOVEMBRE

SOMMARIO

*** – Il Ventennale della Vittoria . . . . pag. 1331
A. CODIGNOLA – I Grandi Liguri . . . . » 1333
P. G. COLOMBI – Dove nacque il « Bollettino della Vittoria » . . . . . . » 1344
S. SAMEK-LODOVICI – La fabbrica della città ideale . . . . . . » 1351
E. ALLODOLI – Turismo ed arte dai disegni inediti di Telemaco Signorini » 1361
I. BIANCHI – La Mostra autarchica del minerale italiano . . . . . . » 1369
M. PUCCINI – Tappe del valore legionario in Spagna . . . . . . » 1380
QUIVIS – La Città Universitaria di Roma . . . . . . » 1393
*** – L'Automobilismo in Italia . . . . . . » 1400
Vita della C.T.I. . . . . » 1405

Notiziario – Turismo – Turismo nautico – Aeronautica – Nel mese di novembre... – Automobilismo – Ciclo-moto-turismo – Varie – Comunicazioni – Tra i libri.

In copertina – Andorno Micca (da un acquerello del prof. Aldo Raimondi).

ABBONAMENTO ANNUO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia e Colonie L. 25,50 (Estero L. 45,50)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

racchiude nelle dimensioni di una portatile la robustezza e l'efficienza della macchina da ufficio

olivetti studio 42

TURISMO

STRADE D'ERITREA

Una nota di «colore» che sta scomparendo nelle nostre colonie è quella del classico «impantanamento», per cui certe piste e certe carovaniere avevano una volta una loro trista celebrità.

Nota di colore che scompare senza rimpianto anche da parte dei più arrabbiati adoratori dell'Africa selvaggia, così come questi solitari scompaiono a loro volta, sostituiti a mano a mano dal nuovo tipo del turista di passaggio.

Strade! Per le necessità militari, per le necessità del traffico, per le esigenze turistiche.

Queste sono le tre patenti di nascita dei grandi rettifili asfaltati dei bassopiani, delle ardite giravolte dei ciglioni, dei ponti massicci che sulle larghe fiumare guardano dall'alto la modesta traccia dei guadi messi a riposo.

Se la politica della strada può far risalire il proprio inizio all'immediato dopoguerra, essa, in realtà, trova il proprio perfezionamento soltanto in questo biennio imperiale, che amplia radicalmente la vastità dei programmi e che dalla «strada» passa decisamente all'«autostrada», e sostituisce ad un'attrezzatura bastevole alle esigenze del traffico locale e delle modeste necessità militari d'un tempo un'attrezzatura sufficente alle esigenze d'un grande esercito in campo ed a quelle d'una economia che ha una base territoriale di circa un milione di chilometri quadrati.

L'Eritrea, paese difficile nei suoi percorsi, accidentato da centinaia di ciglioni e di vallate profonde, tagliato da numerosissimi fiumi invalicabili nelle stagioni delle piogge, ha rappresentato in passato uno dei più difficili problemi stradali, il quale però, non ostante la modestia dei mezzi e le scarse esigenze dei traffici, ebbe sempre, da parte dei governi della colonia, particolare cura, onde un'attrezzatura stradale esisteva anche in passato, per quanto a scartamento assai ridotto, ed era stata a mano a mano migliorata ed estesa.

C'erano, prima dell'inizio delle nostre operazioni d'Etiopia, circa cinquemila chilometri di piste, quasi tutte camionabili, almeno nella stagione asciutta, qualcuna a fondo massicciato – come quelle del versante orientale e dell'altopiano – ed altre, nel sud e nel bassopiano occidentale, a fondo naturale. Queste formarono la grande rete.

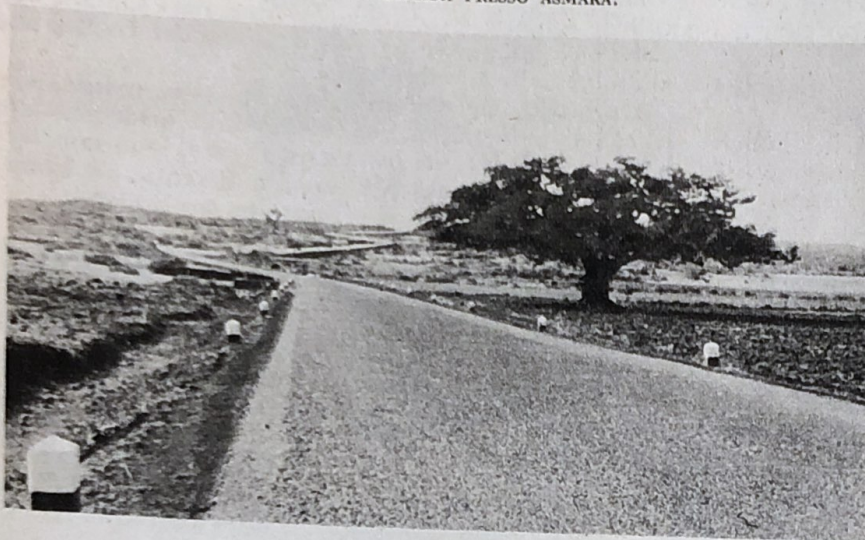
Ai lati, immettevano nel cuore del territorio indigeno le mulattiere sassose del monte e i sentieri soltanto carovanieri dei piani.

Attualmente, oltre mille chilometri di vie asfaltate attraversano questo territorio; circa cinquecento sono massicciate e ottimamente percorribili in tutte le stagioni, e tutte le altre sono già sistemate e adattate in modo che la carovaniera non resta che un ricordo, con qualche marginalissima sopravvivenza puramente locale, così come in Italia si aggirano su per i nostri colli le solitarie stradicciuole dei casolari solitari, alle quali pur giunge da lontano il rombo del traffico che si svolge nelle sorelle maggiori.

Un turista che sbarchi oggi a Massaua, magari con la sua potente auto, può mettersi in macchina alla banchina e, salvo un banale incidente, può non fermarsi che ad Asmara, a Cheren, a Barentù, ad Axùm, o magari a Tessenei, alle frontiere del Sudan.

STRADA E FERROVIA SU PER I CIGLIONI DEL DONGOLLO.

VISIONE DI STRADA ALPINA A NEFASIT.

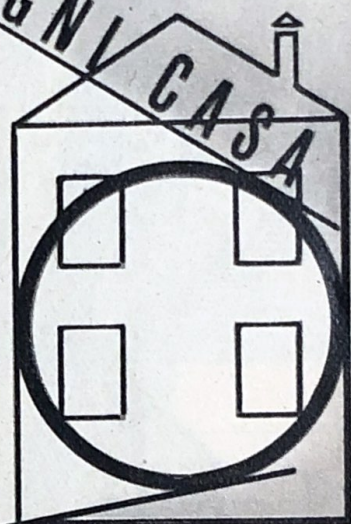
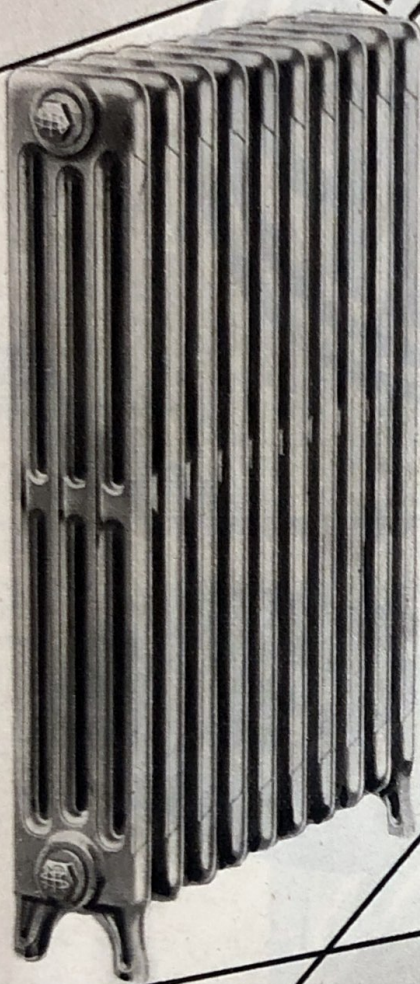
TRATTO DI STRADA PRESSO ASMARA.

UN RETTIFILO NEL TIGRAI.

UN BEL PONTE SULL'ABRANCÀGUA, PRESSO BARENTÙ.

Una via bruna d'asfalto (guida bianca centrale) attraverso i ponti di Taulud e di Gheràr, lo avvia per Otumlo, Moncullo, verso Dogali e Saati, alla piana un tempo famigerata di Sabarguma, che si attraversava con un sacro timore di colpi di sole e carichi di ghiaccio artificiale e di acqua minerale, con due ore di percorso e un caldo d'inferno. Oggi Sabarguma si vede, ma non la si soffre più: venti minuti, una visione solare, la sensazione che ci deve essere un certo calduccio per chi debba fermarsi; poi la steppa fiorita di gaggìa del Tamarisco e su, su, le prime svolte e le prime quote del Dongollo, sinfonia di olivastri e preludio delle frescure di Ghinda e di Nefasit.

Ad ogni svolta un panorama e un voto di plauso a questi ingegneri che hanno tracciate così bene queste curve ardimentose da portarle all'altezza di tutti gli ardimenti di tutti i motori.

I centoventi chilometri tra Massaua ed Asmara, con un dislivello di 2300 metri, adesso si coprono in due ore – e c'è chi li copre in meno e lo dice – mentre solo qualche anno fa il turista non poteva percorrerli che in otto o nove, e la ferrovia, che allora era all'avanguardia, in sei. Adesso anche questa, con le sue « littorine », gareggia con gli automezzi.

Questa da Massaua ad Asmara è la strada prefazione a tutte le altre strade d'Eritrea. Strade magnifiche di panorami, tra distese verdi e campi coltivati nell'altopiano, perdute con un disperso desiderio di velocità nell'ardore dei bassopiani, tra distese di giallo-caldo e ciuffi di euforbie a candelabro accese di fiori purpurei, tra foreste smerlettate di palme « dum » lungo i fiumi, alte su viadotti vertiginosi verso Cheren e verso Barentù, vittoriose su lunghi ponti che se la ridono delle acque torrentizie e torrenziali del Barca, del Setit e del Mareb, confortate di tratto in tratto da case cantoniere, dove il turista trova la « camera di passaggio » e l'autorimessa, se vuol concedersi il « colore » di passare una notte d'Africa, tra la piana silente e il cielo con la Croce del Sud, e confortate, vicino ai paesi che si fanno ogni giorno più ridenti, da attraenti ristoratori con non meno invitanti tagliatelle alla bolognese. Un trattore, vicino a Nefasit, avverte con un cartello quasi cubitale che sono « sempre pronte ». Chi non si fermerebbe?

Gratis a richiesta si dànno opuscoli e pubblicazioni illustrate

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella Post. 930 - MILANO - Telef. 286805

SALE DI MOSTRA E DEPOSITI NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA

AGIP
BENZINA
PREZZO UNITARIO
ENIT
Victoria
LA BENZINA DEGLI ITALIANI
LITTORIA
IL SUPERCARBURANTE
ROMSA
Lubrificate con
Italoil
M24.AR38
AZIENDA GENERALE ITALIANA PETROLI - ROMA

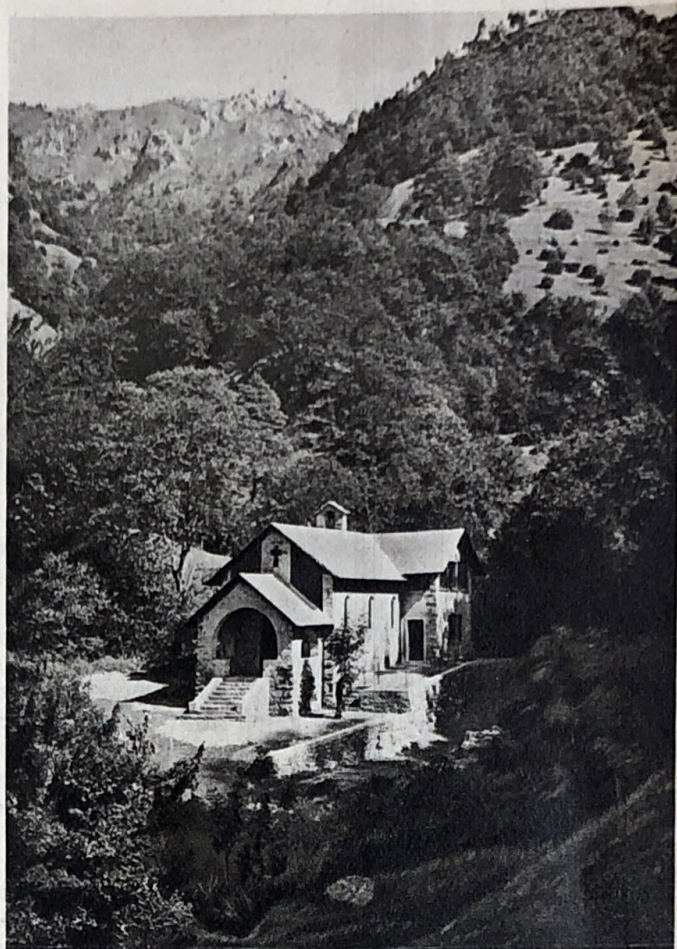
Queste sono le strade d'Eritrea, che hanno vinto la battaglia del terreno e del clima, nate per virtù di Governo e per tenacia d'uomini, in clamore di guerra, e che sono destinate, dopo aver segnate le tappe della vittoria, a segnare, col loro continuo progresso, quelle dei traffici, dell'ascesa economica della regione e di un sempre più intenso, interessante turismo.

FRANCO MONILE

Una chiesetta sulla Grigna.

Mentre si sta ampliando la chiesina al Piano dei Resinelli, verso la Grignetta, ne è sorta un'altra all'Alpe di Era, sul sentiero pel Grignone: semplice chiesetta, questa, ma di una austera eleganza intonata al paesaggio verde cupo dei boschi in cui è come incastonata, e alle maestose cime della Grigna che le fan corona. L'epigrafe che sovrasta l'interno del portale riassume la breve storia della costruzione e ne assegna equamente il merito cui spetta: *Sacellum hoc – Christo Redemptori – dicatum – aere ac labore – fidelium Somanae – tribus annis (1936-'37-'38) – erectum – die VII Augusti MCMXXXVIII – benedictum fuit – a Sac. Peduzzi Parocho – Deo gratias.*

La graziosa chiesetta alpina si presenta improvvisa e come d'incanto a chi, sull'aspro sentiero che da Mandello Lario e Somana porta a Releccio ed alla vetta del Grignone, dopo due ore di strada ed una dall'antico santuario ed ospizio di S. Maria, si affaccia alla valle di Era.

Il disegno della chiesetta – costruita dalla piccola popolazione di Somana – è del capomastro Tagliaferri di Mandello, e le opere di scultura, fra cui un bel Crocifisso in bronzo, la porticina del tabernacolo ed altri finissimi lavori di cesello, sono del prof. Tavani di Como.

Provvedimenti turistici approvati dal Consiglio dei Ministri.

Il Consiglio dei Ministri, nella riunione dal 2 settembre, presieduta dal Duce, ha approvato, fra l'altro, i seguenti provvedimenti di carattere turistico:

Uno schema di decreto-legge che provvede a intensificare le comunicazioni marittime fra Trapani e l'Isola di Pantelleria.

Uno schema di decreto-legge che disciplina l'impianto e l'esercizio delle slittovie, sciovie, ed altri analoghi sistemi di trasporto in servizio pubblico, che si sono andati sviluppando negli ultimi tempi, in relazione al crescente diffondersi dei diporti invernali.

Uno schema di decreto-legge che modifica la classificazione degli alberghi, pensioni e locande su basi più aderenti alla struttura ricettiva nazionale.

Uno schema di decreto-legge inteso a facilitare l'impiego della nafta di Ragusa da parte delle ditte esercenti autoservizi pubblici.

Uno schema di decreto-legge col quale viene autorizzata la spesa occorrente per la costruzione di un nuovo ponte sul Tevere, denominato «XXVIII Ottobre», a monte del ponte Milvio, nonché la conseguente sistemazione di detto ponte sulle strade statali Cassia e Flaminia.

Uno schema di decreto-legge relativo al piano regolatore generale edilizio e di ampliamento della città di Udine.

Uno schema di decreto-legge concernente agevolazioni fiscali per i trasferimenti di proprietà al Comune di Rimini, che deve eseguire il piano regolatore edilizio della città stessa, allo scopo di isolare l'arco di Augusto e risanare le zone adiacenti.

Uno schema di provvedimento col quale si approvano le varianti al piano regolatore di Modena e si estendono alle varianti stesse, relative al risanamento di quell'abitato, agevolazioni fiscali e tributarie.

Uno schema di decreto-legge col quale si classifica nella rete delle strade statali una nuova arteria, la numero 3 bis «Tiberina».

Uno schema di decreto-legge per il completamento del palazzo comunale di Zara.

Uno schema di decreto-legge inteso a prorogare fino al 30 giugno 1939-XVII il termine stabilito dalla legge 18 gennaio 1937, n. 194, per l'esecuzione delle opere del piano regolatore per la sistemazione della zona dantesca in Ravenna.

Per favorire l'aumento del consumo dei carburanti.

La Giunta esecutiva della Federazione Nazionale Fascista dei commercianti di oli minerali, carburanti e lubrificanti ha proceduto ad un approfondito esame delle condizioni attuali e delle prospettive del mercato, allo scopo di fissare le direttive dell'azione da svolgersi in vista della determinazione del programma petrolifero del 1939. A conclusione, considerate le nuove possibilità produttive risultanti dalla realizzazione dell'A.N.I.C., la Giunta si è trovata concorde sull'opportunità di sollecitare misure dirette a favorire la ripresa del consumo nel settore dei carburanti, al fine di assicurare il normale sfruttamento degli impianti industriali esistenti e di promuovere e facilitare lo sviluppo dell'automobilismo nazionale. La Giunta ha formulato anche una serie di proposte tendenti a disciplinare i rapporti economici fra le varie categorie industriali e commerciali che operano sul mercato.

Classificazione ufficiale delle acque idrotermali d'Italia.

La Commissione di esperti nominata dal Sottosegretario all'Interno per la classificazione terapeutica ufficiale delle acque minerali italiane, ha ultimato la prima fase dei suoi lavori. Tra qualche mese sarà compiuta anche la seconda fase, consistente nell'opera di selezione e di definitivo controllo, e l'Italia idrotermale possiederà così la prima classificazione terapeutica ufficiale di Stato delle sue acque minerali. Questa pubblicazione avrà grande importanza e un indiscusso valore per l'affermazione del nostro patrimonio idrotermale nel mondo.

Risultati di un decennio di scavi ad Ercolano.

Gli scavi di Ercolano, ripresi da dieci anni ed eseguiti sotto la guida del prof. Maiuri, sono stati compiuti nella parte di levante dell'antica città, cioè oltre l'abitato di Presina. Merito essenziale di questi nuovi scavi è di avere riportato alla luce, nella loro piena integrità, quartieri abitati da mercanti e lavoratori, osterie e alberghetti caratteristici, in cui si sono ritrovati letti di legno, armadi, cassapanche, sgabelli non molto diversi da quelli oggi in uso.

Gli scavi di Villa Jovis a Capri ultimati e aperti al pubblico.

Lo scorso settembre, in occasione delle feste di chiusura del bimillenario di Augusto, alla presenza di S. E. il Ministro dell'Educazione Nazionale, sono stati inaugurati gli scavi della Villa Jovis, la quale fu per circa otto anni la dimora dell'Imperatore Tiberio. Il sovrintendente all'Arte antica della Campania, prof. Maiuri, ha illustrato gli scavi da lui diretti ed ha rievocato la vita degli Imperatori Augusto e Tiberio nell'Isola, sfatando la leggenda formatasi attraverso i secoli sulla città definita dell'« ozio dolce ». A partire dal 26 settembre u. s., gli scavi di Villa Jovis sono stati aperti al pubblico.

Alberature sulle strade di Roma.

Il Governatorato di Roma ha disposto un vasto programma per l'ornamentazione arborea delle strade dell'Urbe, il quale sarà compiuto entro tre anni, e cioè per il 1942-XX. Nel trimestre gennaio-marzo di quest'anno sono state già alberate ben 29 strade, soprattutto nei quartieri periferici. Si è cercato di armonizzare le piantagioni secondo il loro sviluppo e in rapporto all'ampiezza delle strade, e di dare alla decorazione un vero carattere floreale, secondo le stagioni.

Le regioni più fiorite d'Italia.

L'Istituto Centrale di Statistica, riassumendo gli studi fatti per accertare quale sia la regione d'Italia più fiorita, ha potuto stabilire il primato della Liguria, sia per la superficie di terreno riservata alla coltura floreale con trattamento promiscuo, sia per la superficie a coltura specializzata. Le due forme di coltivazione floreale occupano una superficie totale di ettari 2561, di cui 1728 quella specializzata. Alla Liguria segue il Piemonte, che con i giardini del Lago Maggiore raggiunge un totale di 2087 ettari, di cui solo 420 a coltura specializzata. Le altre regioni d'Italia tutte insieme non arrivano neppure a coprire 1700 ettari di coltura floreale. La Liguria vanta altresì il primato delle serre con 115 ettari di coltura floreale... sotto vetro, contro neppure 50 ettari di tutte le altre regioni. Queste cifre relative al 1936-37 sono ulteriormente migliorate nel 1937-38. Si constata, infatti, che la Liguria passa da ettari 2561 ad

ettari 2597, di cui 1751 a coltura specializzata; mentre il Piemonte passa da 2037 ettari a 2048, di cui 460 a coltura specializzata. Tutte le restanti regioni migliorano complessivamente, rispetto all'anno precedente, nella misura di 88 ettari.

Agli effetti della produzione commercializzata si hanno le seguenti cifre in migliaia di lire, relative tanto alle piante per fiori da recidere, quanto alle piante ornamentali:

	1936-37	1937-38
Liguria	81.464	85.627
Lazio	6.965	8.005
Lombardia	6.836	6.253
Toscana	4.923	4.063
Piemonte	4.688	4.911
Tutta Italia	—	122.093

Considerando la fortuna commerciale delle varie qualità di fiori, risulta che il garofano è stato venduto per oltre 40 milioni di lire nella sola Liguria (anno 1936-37) e per oltre 42 milioni nell'annata successiva; mentre in tutto il Regno i garofani fruttarono rispettivamente L. 47.000.847 e 49.000.763. Segue la rosa, che nella sola Liguria diede da 19 a 20 milioni e complessivamente per tutto il Regno (Liguria compresa) dai 23 ai 25 milioni. A grande distanza seguono i crisantemi, per un complesso di oltre 6 milioni; le mimose per 2 milioni e 750 mila; le dalie per 2 milioni e 280 mila. Vengono ultime le altre qualità di fiori per una produzione annua da 15 a 16 milioni di lire. Complessivamente, la sola produzione delle piante per fiori da recidere ha dato nell'annata 1936-1937 L. 97.913.000 e nel 1937-38 lire 102.663.000.

Il Regolamento generale dell'Esposizione Universale di Roma.

Con recente decreto è stato pubblicato il Regolamento generale dell'Esposizione Universale e Internazionale di Roma. Da esso si rileva che l'Esposizione occuperà in Roma una sola zona di circa 400 ettari di superficie, situata nel quartiere S. Paolo, in località detta « Tre Fontane ». Numerosi mezzi di trasporto faciliteranno l'accesso all'Esposizione, che durerà sei mesi, a partire dal 21 aprile 1942-XX. Per l'attuazione ed il funzionamento dell'Esposizione, la legge 26 dicembre 1936-XV, n. 174, ha creato un Ente con personalità giuridica propria, denominato « Ente autonomo Esposizione Universale di Roma ». L'Ente, posto alle dirette dipendenze del Duce, è rappresentato da un Presidente, che in virtù della citata legge è il Commissario Generale. I Governi degli Stati partecipanti ufficialmente all'Esposizione saranno rappresentati dai Commissari accreditati presso il Commissario Generale, per ciò che si riferisce alla organizzazione e al controllo degli espositori dei singoli Paesi riuniti in Sezioni nazionali. Il Commissario di ogni Paese partecipante tratterà direttamente con l'Ente in nome e per conto degli espositori della propria Sezione. A tal fine, stipulerà con esso una convenzione che stabilisce l'area in cui sorgerà la Sezione e regola i diritti e gli obblighi relativi all'attività degli espositori. Questa convenzione, che garantirà identico trattamento a tutti gli Stati partecipanti, sarà preventivamente comunicata al « Bureau International des Expositions ». L'espositore che non appartiene ad uno Stato ufficialmente partecipante avrà rapporti diretti con l'Ente, che stabilirà in anticipo le modalità della sua partecipazione.

La classificazione generale del materiale esposto comprende 14 categorie, divise a loro volta in 45 gruppi, e questi in 208 classi. Le categorie sono: scienze ed arti, attività sociali, agricoltura, arredamento, costruzioni, industrie tipografiche e giornalistiche, abbigliamento, metallurgia, chimica, industrie alimentari ed agricole varie, prodotti tessili, elettricità-gas-acqua, credito-previdenza-cooperazione-commercio. Nelle attività sociali rientra il gruppo turismo-ospitalità, con le seguenti classi: Turismo, alberghi e pensioni, stabilimenti idroclimatici e termali, case di cura, esercizi pubblici in genere. Vi rientrano, inoltre: i trasporti terrestri (ferrovie, tranvie, funicolari, funivie, trasporti pubblici); i trasporti marittimi (marina mercantile, navigazione interna ed attività portuali); i trasporti aerei con i servizi di linea e con l'organizzazione e funzionamento dei trasporti aerei: lo spettacolo, con le relative industrie, la produzione di film cinematografici e le industrie affini allo spettacolo; i diporti, con i diporti atletici, nautici, meccanici; l'artigianato. Nell'agricoltura rientrano la pesca e la caccia; nelle industrie alimentari ed agricole varie rientrano la vinicoltura e bevande varie, con le rispettive industrie enologiche, birra ed acque minerali. Nel commercio, infine, rientra tra l'altro la pubblicità.

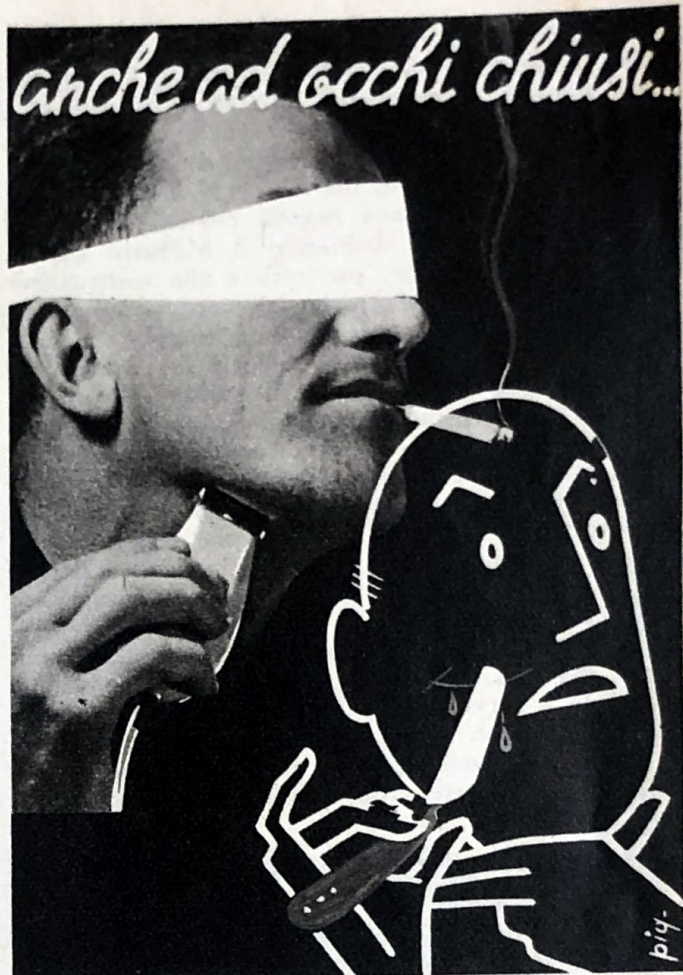
Congressi internazionali che saranno tenuti in Roma nel 1942-XX.

È stato proposto che tutti i congressi internazionali da tenersi negli anni 1939-XVII, 1940-XVIII, 1941-XIX, 1943-XXI, siano posticipati od anticipati al 1942-XX ed abbiano luogo in Roma durante il periodo di apertura dell'Esposizione, e che l'organizzazione tecnica dei congressi stessi venga affidata all'Istituto Nazionale per le relazioni culturali con l'estero. La proposta ha ottenuta l'alta approvazione del Duce, e viene attuata mediante le seguenti disposizioni:

1. Le Delegazioni italiane, formate a cura del Ministero della Cultura Popolare, le quali in veste ufficiale o a titolo privato parteciperanno a congressi all'estero, sono incaricate, previe opportune intese col Ministero degli Affari Esteri, di proporre che una futura riunione abbia luogo a Roma, nel 1942-XX.

2. I dipendenti Enti sono invitati a prendere contatto con l'Istituto Internazionale per le relazioni culturali con l'estero, al fine di esaminare la possibilità di promuovere, per detta epoca in Roma – ferme restando al riguardo le norme del R. D. L. 17 ottobre 1935-XIII, n. 2082 – altri congressi o riunioni a carattere internazionale, e di ottenere, d'intesa con i competenti organi internazionali e col Ministero degli Affari Esteri, che congressi o riunioni a carattere internazionale, già fissati in Italia o all'estero in data anteriore, siano prorogati all'anno 1942-XX e tenuti in Roma.

La navigazione sui Laghi lombardi.

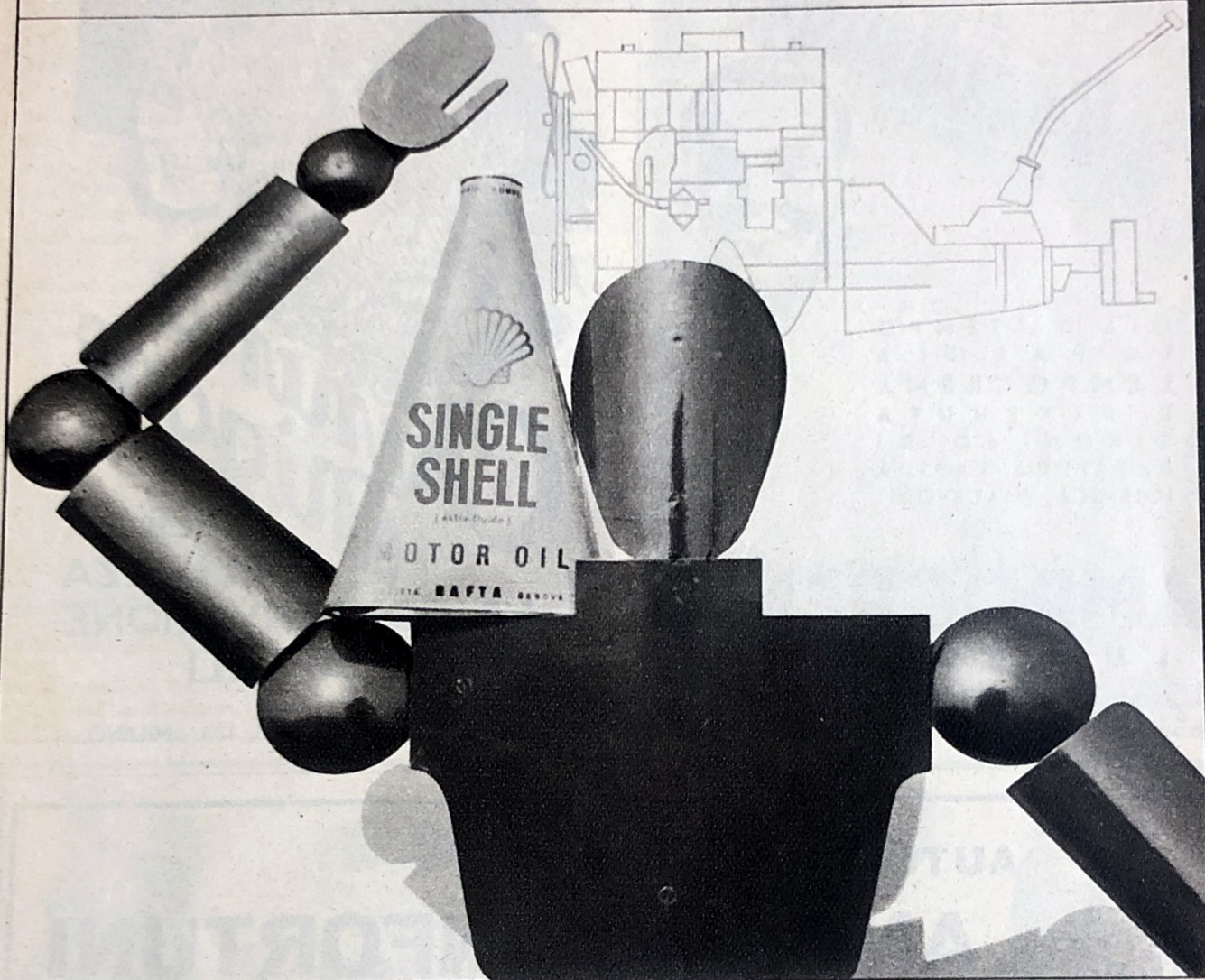
Il problema della navigazione sui laghi lombardi è stato trattato dall'on. Alfredo Giarratana sul « Popolo d'Italia » alla stregua delle sovvenzioni statali e dei dati dell'esercizio 1935-36. Risulta che le ferrovie concesse costano allo Stato lire 27.633, in media, di sovvenzione chilometrica e L. 2,45 per ogni viaggiatore trasportato; le tranvie L. 1380 al chilometro e L. 0,02 per ogni viaggiatore; le linee automobilistiche L. 99 al chilometro e L. 0,22 per viaggiatore; la navigazione L. 4578 al chilometro e L. 0,72 per viaggiatore. Si tratta naturalmente di cifre di esercizio escludenti, come del resto avviene in gran parte per il bilancio delle Ferrovie dello Stato, qualsiasi onere

di costruzione. Complessivamente, nel 1935-36, i servizi secondari sono costati allo Stato 183 milioni per 264 milioni di viaggiatori. Nel 1936, i singoli servizi lacuali sono costati per sovvenzioni: L. 947.557 per il Lago Maggiore, L. 277.000 per il Lago di Como, L. 900.000 per il lago di Garda, L. 36.000 per il lago d'Iseo. L'on. Giarratana ricorda ciò che su questo argomento aveva già dichiarato il Ministro Benni, che occorrerebbe, cioè, provvedere alla sostituzione delle nostre vecchie flotte lacuali con flottiglie leggere e modernamente attrezzate. L'articolo conclude che con mezzi più celeri e leggeri la navigazione riacquisterebbe il suo valore di mezzo di comunicazione. I grossi piroscafi potranno sussistere, adeguatamente sistemati, per le grandi comitive domenicali. Dove, come sul Lago di Garda, le distanze sono eccessive anche in rapporto a buone velocità (eccessive soprattutto riguardo al costo, perché la velocità in acqua costa molto), si potranno lasciare i grandi percorsi agli automezzi e far servire, viceversa, i battelli per i traghetti.

La trasformazione imporrebbe naturalmente una spesa, ma l'on. Giarratana giustamente osserva che, sistemato il servizio secondo uno schema dettato da elementare buon senso, lo Stato potrebbe trovare i denari per la trasformazione delle flotte, risparmiandoli con una forte riduzione delle sovvenzioni di esercizio.

I campi di neve delle Madonie raggiunti da una strada militare.

L'*Ora* di Palermo pubblica la seguente lettera di S. E. il Comandante del Corpo d'Armata di Palermo, la quale dimostra la possibilità di valorizzare i campi di neve delle Madonie, a breve distanza dalle spiagge di Termini Imerese e di Cefalù, per gli sports invernali. « Stamane – scrive S. E. il Generale Vittorio Ambrosio – da Palermo, in poco più di due ore, con automezzo, ho raggiunto Piano degli Zucchi, ben noto campo sciatorio nella stagione invernale. Ciò è stato possibile perché bravi genieri del 12° Reggimento, sotto la direzione del loro Colonnello Rima, hanno realizzato in non molti giorni di lavoro gli ordini che loro avevo dato, migliorando da Casa Mongiarrati la strada di Mont'Aspro e tracciando l'ulteriore tratto al Piano degli Zucchi. Domani però i genieri rientrano in sede per prossimo congedamento ed io confido che la Provincia vorrà prendere in considerazione il lavoro ora abbozzato per contribuire allo sviluppo turistico delle Madonie, e consentire, dal prossimo inverno, alla gioventù di Palermo di cimentarsi, con comodità di trasporto, nel sano sport dello sci ».

Il giornale l'*Ora*, commentando la lettera del Generale, rifà la storia della strada delle Madonie che, dipartendosi dal km. 18 della strada Collesano-Ianello, in prossimità del Vallone Mongiarrati e svolgendosi attraverso il vallone Volpignano, avrebbe raggiunto la Portella Arena e di qui, seguendo le pendici del Monte Castellaro ed i fianchi del Pizzo Antenna Piccola, si sarebbe diretta a sud verso la vallata delle Madonie raggiungendola nel lembo inferiore ed allacciandosi infine a Nociazzi per un tracciato complessivo di 21 chilometri. Il progetto, che importava una previsione di spesa di sette milioni e novecento mila lire, venne abbandonato dalla Provincia per mancanza di mezzi; ma ora sta per essere ripreso ed attuato dalla Sezione del C.A.I. di Palermo, concorrendo alla spesa i vari comuni che la strada attraverserà e gli Enti e le Organizzazioni che dalla realizzazione del progetto trarranno benefici e vantaggi.

è venuto il momento per il Single Shell

Notate che il vostro motore si avvia ora più difficilmente? Se poteste controllare i cilindri ed i pistoni notereste, fra l'altro, che il velo lubrificante è insufficiente. L'olio viscoso circola difficilmente quando fa freddo. È dunque tempo di fare il cambio con un olio fluido, a bassa temperatura, come l'olio in estate. Tale olio è il

SINGLE SHELL

l'olio invernale per il facile avviamento

Le aggiunte d'olio Shell sono rese facili dalla nuova lattina da 1/2 Kg.

erberto carboni

37 - 36

PER RADERSI IN UN MINUTO
SENZA SAPONE
SENZA PENNELLO
SENZA DOLORE
SENZA IRRITAZIONE
GIÀ DA TEMPO
LA PAROLA
LAMPOCREMA
È DIVENUTA
SINONIMO DI
RASATURA RAPIDA
IGIENICA, PIACEVOLE!
LAMPOCREMA!
"O L'USATE O L'USERETE"
SOC. AN. ITALIANA PRODOTTI BICIDI - VERONA - ITALIA

Chinina Migone
PER LA
BELLEZZA
E LA CONSERVAZIONE
DEI CAPELLI
È in vendita dappertutto
MIGONE & C. Via Ripamonti, 133 - MILANO

TURISMO NAUTICO

Mete lontane con minimi mezzi.

Lo spirito avventuroso, che l'educazione fascista va risvegliando nella gioventù italiana, fa sentire la sua salutare influenza anche nel turismo nautico, il quale, mentre subisce un arresto e forse un regresso, per ragioni che vedremo più innanzi, nella classe che chiameremo *di lusso*, presenta un notevolissimo incremento in quella *economica*.

Nella scorsa stagione, infatti, dai quotidiani e da comunicazioni di Enti e di Consoci abbiamo avuto notizia di numerose crociere compiute con minimi mezzi su lunghi e difficili itinerari, e quindi ancor più meritevoli di ammirazione e di lode.

Il sig. Carlo Pizzoglio, a bordo di un semplice sandolino da regata, in soli sei giorni (dal 17 al 22 luglio u. s.) percorreva i 659 chilometri di fiume, canali e laguna che uniscono la Città Sabauda alla Regina dell'Adriatico. Lungo il Po la navigazione fu regolare, mentre nella laguna le acque erano piuttosto mosse. Bel tempo nei primi tre giorni, pioggia negli altri tre. Tappe da 21 fino a 141 chilometri al giorno, talvolta con 15 ore di voga, ed altissima media oraria di km. 9,400. Il *Dopolavoro Fiat* può essere orgoglioso della prova compiuta dal Sig. Pizzoglio, specialmente tenendo conto della fragilità della imbarcazione.

Altri quattro soci dello stesso Dopolavoro, i signori Miroglio, Musso, A. Pizzoglio e Romani, su barca a

CARLO PIZZOGLIO, DEL DOPOLAVORO «FIAT», NEL SANDOLINO COL QUALE HA PERCORSO I 659 KM. DA TORINO A VENEZIA.

I QUATTRO DOPOLAVORISTI DELLA «FIAT» CHE NELLO SCORSO AGOSTO HANNO COMPIUTO LA CROCIERA TORINO-VENEZIA

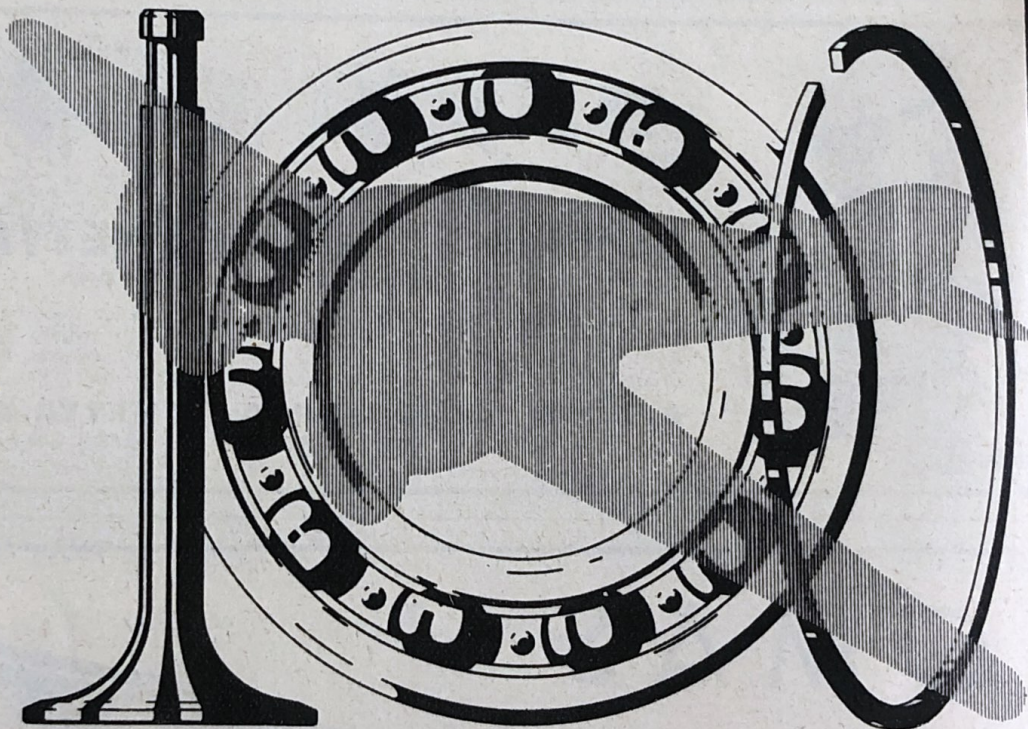
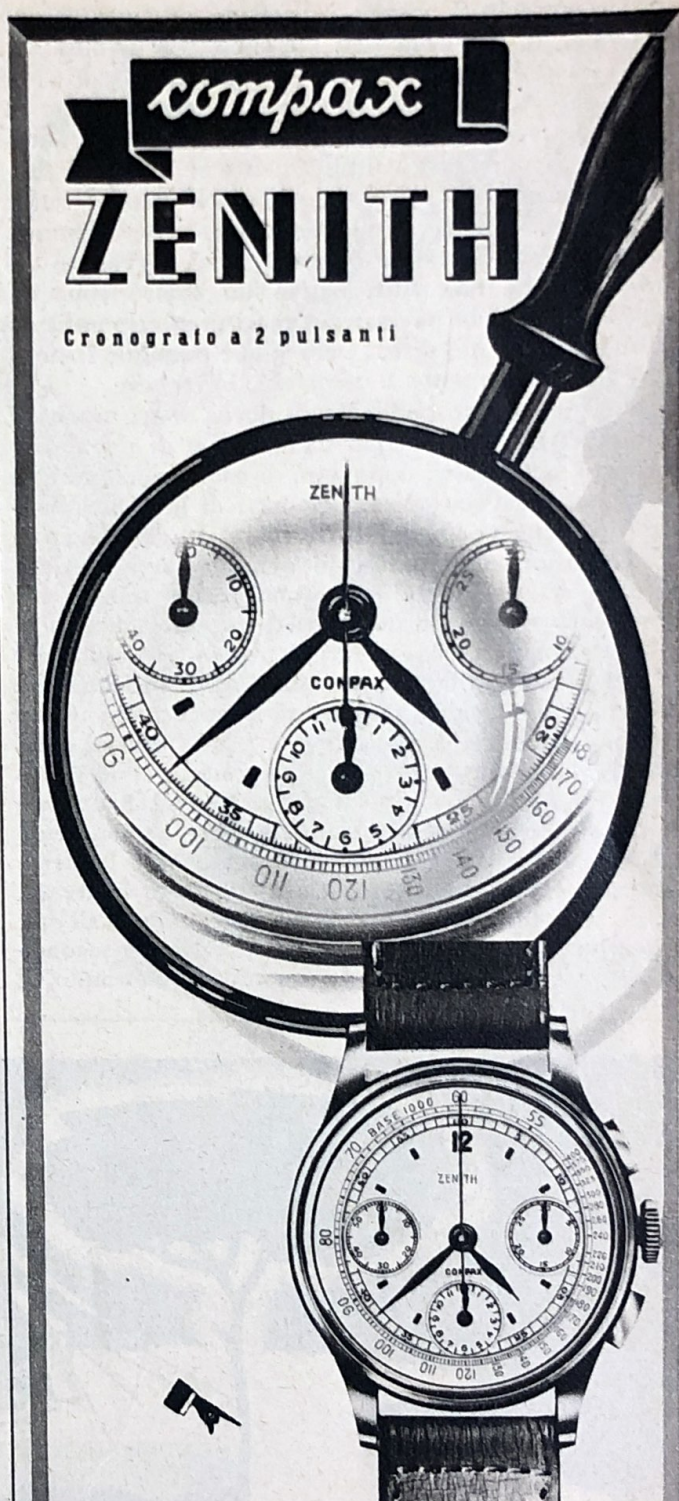
due vogatori, con sedili fissi, raggiunsero egualmente Venezia in sei tappe, dal 7 al 12 agosto, con 74 ore complessive di voga e la rilevante media oraria di km. 8,872. Gravi difficoltà essi incontrarono nella prima tappa a causa della scarsezza d'acqua nei passaggi delle dighe di Casale e di Chivasso.

Altra crociera meritevole del più alto encomio, perché in mare aperto, a bordo di una semplice canoa in tela gommata, è stata compiuta nell'ultima settimana di luglio dai signori Bernardo Bossi e Raffaele Sansone, appartenenti al Gruppo Italiano della Canoa. Essi iniziarono il periplo dell'isola d'Elba da Cavo, villaggio di pescatori sulla estrema punta dell'isola, di fronte a Piombino. Muniti dello speciale permesso di navigazione della R. Capitaneria di Portoferraio (essendo l'Elba considerata zona fortificata e di confine), in tre ore percorsero il primo giorno il tratto Cavo-Portoferraio. Il secondo giorno, in circa quattro ore, navigando anche a vela, giunsero a Marciana Marina, ove si fermarono tutto il giorno seguente per l'ascensione del Monte Capanne (m. 1019), il più elevato dell'isola. Il quarto giorno, aiutati da un buon maestrale, in tre ore giunsero all'isola di Pianosa, che dista 18 km. Il quinto giorno, riattraversato il mare coi soli remi, erano a Marina di Campo, sulla costa sud dell'Elba. Il sesto, a vela fino a Punta Calamita, e faticosamente a remi, con vento contrario, fino a Porto Longone. Il settimo, tentativo di traversata del Canale, per tornare a Piombino sul continente; ma il Canale non volle smentire la sua fama e li obbligò a retrocedere sull'isola a Rio Marina e poi a Cavo, nello stesso punto ove erano sbarcati otto giorni prima. Basta dare un'occhiata ad una carta per convincersi delle vaste capacità turistiche di una semplice canoa smontabile.

Un'altra crociera canoista fluviale-marittima a lungo percorso (da Merano a Trieste), intrapresa da altri due Soci del Gruppo Italiano della Canoa, i signori Rakossi padre e figlio, non ebbe invece esito felice, anzi per poco non finì tragicamente. L'Adige ha dimostrato di avere un brutto carattere e di essere più pericoloso del mare aperto. Nel secondo giorno di navigazione, dopo aver già percorso 130 chilometri da Merano e superata la parte più difficile del fiume, al passaggio del ponte di Borghetto la corrente impetuosa e vorticosa fracassa la canoa contro un pilone e manda in acqua i due navigatori, che si salvano per miracolo e debbono poi penare non poco per ricuperare il carico e la canoa, che sarà riparata affinché la gita possa continuare.

Dolenti note...

Si è accennato al fatto che, mentre aumentano le crociere ardimentose, ma economiche, nelle quali evidentemente lo spirito agonistico compensa o non fa avvertire le difficoltà ed i disagi derivanti dalla semplicità dei mezzi adoperati, si vanno rarefacendo le vere crociere turistiche organizzate con mezzi adeguati e sono naufragate alcune iniziative sorte per favorirne la diffusione.

S. A. R. il Duca di Genova aveva destinato, negli scorsi anni, una sua Coppa per una crociera motonautica da Venezia a Trieste, retta da uno speciale regolamento, ideato appunto per favorire il turismo nautico ed incoraggiare la costruzione di imbarcazioni adatte alla navigazione in alto mare; ma dopo

alcune prove nelle quali i concorrenti italiani erano scarsissimi e la vittoria toccava quasi sempre a forestieri, non se ne è sentito più parlare.

Quest'anno doveva aver luogo, nei giorni 15 e 16 agosto, la disputa della Coppa Arditi del Mare, donata dal Conte Costanzo Ciano; una gara di regolarità sul circuito di 140 miglia marine Ancona-Zara-Senigallia-Ancona. Era stata annunciata l'adesione di Enti e personalità; ma il 15 agosto è passato, e non se ne è saputo più nulla. Crediamo che la causa dell'insuccesso si debba attribuire alla mancanza di concorrenti.

In questi giorni, a stagione finita, abbiamo avuto occasione di incontrare alcuni Consoci, proprietari di imbarcazioni da crociera, i quali, negli anni scorsi, non mancavano di passare le loro vacanze in mare. Ci hanno confessato che quest'anno non avevano «armato». Chi sperava di farlo l'anno prossimo, chi, invece, sperava... di poter vendere la barca e dare un addio definitivo al mare.

Fra le cause, oltre quelle accennate altra volta, è da mettersi anche l'alto costo, non dell'uso della barca nei giorni di crociera, ma della manutenzione e custodia durante tutto il resto dell'anno. Proprio il contrario di quello che avviene in altri paesi! Abbiamo sott'occhio un articolo apparso su una rivista marittima belga, intitolato appunto: « Spese di crociera », in cui, dopo aver particolarmente esposto il prezzo d'acquisto, di arredamento ed armamento della barca, dopo aver calcolato il consumo di combustibile e tutte le altre spese inerenti alla navigazione, si dice: « Le altre spese non contano affatto: tasse, ancoraggi, quote sociali, manutenzione, custodia, ecc., tutto ciò costa molto meno che per un'automobile ». Invece, da noi – generalmente parlando – tutto ciò rappresenta una cifra spesso ingentissima, che viene a gravare in modo iperbolico su quelle relativamente minime della crociera.

Si deve, inoltre, considerare che le cosiddette spese generali della automobile gravano sull'uso che se ne fa in tutti i 365 giorni dell'anno e quindi costituiscono una quota parte minima delle spese giornaliere di viaggio. Invece, nel turismo nautico non c'è nessuno che rimanga a bordo e navighi tutto l'anno: si tratta, in generale, di venti o trenta giorni al massimo, e poi di qualche giornata festiva di tanto in tanto, durante la buona stagione. Su queste poche giornate gravano specialmente le spese generali tanto da costringere il più delle volte ad eliminarle ed a ridurre i propri svaghi marinari al solo periodo delle ferie, per disarmare appena finite e riarmare undici mesi dopo.

Non indichiamo cifre, perché gli interessati, purtroppo, le conoscono benissimo e non vogliamo, pubblicandole, spaventare coloro che ancora coltivano la speranza di poter fare, un giorno o l'altro, del turismo nautico. Auguriamo che si trovi il modo di ridurre al minimo le spese di custodia e di manutenzione a terra ed in acqua, nonché le altre che ora maggiormente gravano sullo sport nautico. Un capannone, qualche metro di spiaggia o di banchina, un piccolo scalo di alaggio e qualche paranco affidati ad un paio di vecchi marinai pensionati, non rappresentano certo un impianto favoloso, specie grazie alle agevolazioni che le Autorità oggi concedono a tutte le imprese del genere. E infine ci permettiamo di osservare che ci sono Ditte, anche di primaria importanza, le quali hanno speso somme ingentissime per colossali impianti di stadi, piscine, campi di gioco, sale di ritrovo, ecc. ecc., ma, pur trovandosi in località marinare, nulla hanno fatto per invogliare i loro dipendenti al turismo nautico.

...e domande imbarazzanti.

Un egregio Consocio, direttore di una società mineraria in un'isola del Tirreno, si è rivolto alla nostra modesta competenza perché, non essendo contento del pubblico servizio marittimo che serve la sua isola, vorrebbe provvedersi di un mezzo autonomo, e ci domanda semplicemente se esiste un motoscafo da crociera che tenga bene quel mare d'estate e d'inverno e sia accessibile per prezzo e per consumo. Poiché questa domanda ed altre a noi pervenute dimostrano chè non tutti hanno un chiaro concetto delle esigenze della navigazione marittima, rispondiamo pubblicamente per dire... che non è possibile rispondere esaurientemente a domande del genere.

Mentre esistono barchette di pochi metri capaci di attraversare gli oceani più malfamati e di ricondurre in porto sani e salvi, dopo anni di navigazione intorno al globo, i navigatori solitari, navi di grandi dimensioni partono per non più ritornare. In conseguenza, le dimensioni del motoscafo ognuno dovrà scegliersele da sé, secondo i rischi maggiori o minori che vorrà affrontare e le maggiori o minori comodità di cui vorrà godere. In quanto al prezzo, si deve tener presente che due barche, perfettamente identiche come dimensioni e qualità marine, possono costare una il doppio dell'altra, semplicemente per la diversa qualità dei legnami con cui sono costruite, per le rifiniture, gli addobbi, il tipo di motore, ecc. Quanto all'accessibilità, il problema da risolvere è puramente personale. Per mare si possono raggiungere le stesse mète, in eguali condizioni di comodità e di sicurezza, tanto con una barca che faccia dieci miglia all'ora, quanto con una che ne faccia trenta. Solo, la seconda costerà, tanto per l'acquisto, quanto pel consumo, il triplo e forse anche il quadruplo della prima. Ognuno dovrà, perciò, fare i conti col proprio ministro delle finanze, per sapere se esiste la possibilità materiale dell'acquisto e se l'uso che si vuol fare dell'imbarcazione è tale da giustificare una spesa molto maggiore per impiegare nella traversata un'ora o due di meno.

Ad ogni modo, crediamo che, per un servizio del genere, da svolgersi con qualunque tempo in condizioni di comodità e di sicurezza tali da non far mai rimpiangere il servizio pubblico, occorra un motoscafo da 12 a 15 metri, con cabina capace di 10 a 15 posti e W.C., munito di due buoni e sicuri motori Diesel, il cui costo, se ordinato ad un buon cantiere, non potrà essere inferiore alle duecentomila lire. Si potrà spendere anche molto meno, ove si abbia la fortuna di trovare una buona barca di occasione con i desiderati requisiti.

Si tenga, infine, presente che l'espressione «qualunque tempo» deve essere interpretata con molti grani di sale. Qualche volta accade che anche un «*Rex*» sia costretto a rimandare una partenza e preferisca restarsene saldamente attraccato alle banchine del porto.

ROBERTO DEGLI UBERTI

in ogni palazzo
in ogni alloggio
in ogni casolare
RADIO
MAGNADYNE

AERONAUTICA

L'Aeronautica all'Esposizione Universale di Roma.

Su una zona della superficie di circa 400 ettari, situata nel quartiere San Paolo, sorgerà, come è noto, nell'anno XX dell'Era Fascista, l'Esposizione Universale di Roma, che aprirà i suoi battenti il 22 aprile del 1942-XX.

L'Esposizione sarà suddivisa in 14 categorie, 45 gruppi e 208 classi. La 33ª classe del 7° gruppo (attività militari) della seconda categoria (attività sociali) è destinata all'Aeronautica. La 45ª e la 46ª classe dell'11° gruppo (servizi aerei) sono dedicate rispettivamente ai servizi di linea, all'organizzazione e al funzionamento dei trasporti aerei.

Le attività aeronautiche potranno eventualmente trovar posto anche nelle seguenti classi:

classe 1ª (scienze concrete) e classe 4ª (scienze tecniche) del 1° gruppo della prima categoria (scienze ed arti);

classe 11ª (istruzione professionale) del 3° gruppo della stessa categoria;

classe 29ª (corsi pre e post-militari), classe 30ª (scuole militari), classe 34ª (armi e saggi dj carattere bellico), classe 35ª (istituzioni varie a carattere militare) del 7° gruppo della già nominata seconda categoria;

classe 50ª (radio), del 12° gruppo della stessa categoria;

classe 56ª (diporti meccanici), del 14° gruppo della stessa categoria;

classe 125ª (fonderie e impianti), classe 126ª (siderurgia) e classe 127ª (metallurgia) del 28° gruppo della nona categoria (metallurgia);

classe 133ª (costruzione motori) e classe 134ª (costruzione mezzi di trasporto) del 30° gruppo della nona categoria già menzionata;

classe 141ª (carburanti e succedanei), classe 143ª (olii minerali), classe 148ª (esplosivi) e classe 150ª (vernici), del gruppo 31° e della decima categoria (chimica);

classe 160ª (prodotti di gomma), del 33° gruppo della stessa categoria.

Inoltre, l'Aeronautica potrà figurare nel gruppo 26° (stampa) e in quello 40° (prodotti tessili).

Importanti modifiche alla rete aerea italiana.

Importanti innovazioni saranno apportate alla rete aerea italiana. Nella Spagna vi sarà la seguente sistemazione di linee, tutte giornaliere e servite da « *S. 73* »: Melilla-Tetuan, in coincidenza da Roma e Palma; Siviglia-Malaga-Tetuan, in coincidenza da Lisbona; Melilla-Siviglia-Lisbona, con sosta a Siviglia e in coincidenza da Roma e Palma.

Nei servizi con l'Africa settentrionale saranno applicate le seguenti modifiche: la Roma-Napoli-Palermo verrà prolungata fino a Catania e a Malta, dove giungerà in giorni alternati.

Viene istituita una nuova linea con idrovolanti da Marsiglia per Tunisi, in coincidenza con la Roma-Marsiglia-Tripoli e con la Roma-Tunisi-Tripoli, permettendo così anche il traffico Roma-Tunisi-Tripoli.

La trisettimanale Genova-Alghero-Cagliari-Tunisi cambia orario ed assicurerà ad Alghero coincidenze da e per Roma, a mezzo di una linea giornaliera limitata al tratto Roma-Alghero. Viene così istituito il nuovo collegamento trisettimanale nei due sensi fra l'Italia e la Tunisia, mentre il traffico Alghero-Cagliari da giornaliero viene ridotto a trisettimanale.

Nei servizi con la Germania e l'Ungheria è da segnalare la coincidenza giornaliera, anche domenicale, della Roma-Venezia-Monaco-Berlino con una Monaco-Vienna. Inoltre, per la prima volta durante l'inverno, la Venezia-Vienna sarà giornaliera; ma nei mesi di ottobre e marzo limiterà la propria attività a tre corse la settimana, via Klagenfurt e Graz. Si avranno così due collegamenti giornalieri fra l'Italia e il capoluogo della Marca Orientale.

Nei servizi con la Francia si registra la soppressione della Roma-Marsiglia-Parigi, mentre la Roma-Genova-Marsiglia diverrà giornaliera.

Varianti nella rete aerea del Mediterraneo orientale.

Entrando in vigore l'orario invernale, saranno introdotte le seguenti modifiche nell'esercizio delle linee dell'*Ala Littoria* per il Mediterraneo orientale:

Le linee trisettimanali Trieste-Brindisi-Atene-Rodi-Haifa e Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco invertiranno

i giorni di partenza rispetto agli attuali, e cioè si partirà dall'Italia il martedì, giovedì e sabato e si giungerà in Italia il lunedì, mercoledì e venerdì. In tal modo, gli arrivi a Roma dalla Francia e dall'Oriente troveranno coincidenze ogni giorno immediatamente successivo rispettivamente per l'Oriente e per la Francia.

In conseguenza, anche la linea trisettimanale 424 Roma-Brindisi-Atene-Rodi invertirà i giorni di servizio come segue: andata: lunedì, mercoledì e venerdì; ritorno: martedì, giovedì e sabato.

La rete aerea dell'Impero.

È stato inaugurato il nuovo servizio dell'*Ala Littoria* da Addis Abeba ad Assab e viceversa, con scalo intermedio a Dire Daua. Il percorso totale si compie in tre ore e mezzo, con un apparecchio appositamente attrezzato. La nuova linea assicura, oltre una ragguardevole economia di tempo in confronto ai servizi ferroviari ed automobilistici, anche una netta economia sulle tariffe del viaggio, poiché il prezzo di passaggio sulla nuova linea aerea non supera le 1200 lire.

Il nuovo servizio è per ora bisettimanale.

I servizi aerei tra Roma-Milano-Torino e Francoforte.

Durante il periodo invernale – dal 2 ottobre XVI al 27 marzo XVII – la *S. A. Aviolinee Italiane* gestisce collegamenti giornalieri sui seguenti percorsi: Roma-Milano; Roma-Torino e Milano-Francoforte sul Meno, quest'ultimo in collaborazione con la *Deutsche Lufthansa* ed in coincidenza a Milano da e per Roma.

Scuole di Ingegneria aeronautica.

La facoltà di Ingegneria aeronautica della Regia Università di Roma e la Scuola di perfezionamento in Ingegneria aeronautica del R. Politecnico di Torino sono trasformate in Scuole di Ingegneria aeronautica, allo scopo di addestrare in questo ramo di studi coloro i quali siano già provvisti di laurea in ingegneria.

Rimangono ferme le disposizioni relative all'ammissione alle Scuole di Ingegneria aeronautica degli ufficiali del Genio aeronautico e all'esenzione in loro favore dal pagamento delle tasse e sovratasse scolastiche. Le due Scuole di Ingegneria aeronautica rilasciano, dopo un corso di studi della durata di un anno, la laurea in Ingegneria aeronautica.

Concorso per 1000 piloti bandito dal Ministero dell'Aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per 500 allievi ufficiali di complemento piloti e 500 allievi sergenti piloti, non di carriera.

Al corso per allievi ufficiali possono partecipare i giovani che abbiano compiuto, alla data del 31 agosto 1938-XVI, il 17° anno di età e non superato il 26°, purché, se appartenenti a classe già chiamata alle armi, abbiano ottenuto il ritardo nella prestazione del servizio militare. Al corso allievi sergenti piloti possono partecipare i giovani che abbiano compiuto, alla data suddetta, il 17° anno di età e non superato il 20°.

Le condizioni generali per la partecipazione al concorso, le modalità e i documenti da presentare sono indicati nel bando di concorso affisso presso i Comandi di Distretto Militare e di Presidio Aeronautico e negli Albi Comunali.

Gli interessati possono richiedere copia di tale bando al Ministero dell'Aeronautica – Direzione Generale del Personale Militare – Divisione 6ª – Sezione 2ª.

Il Ruolo d'onore per i Mutilati della Regia Aeronautica.

Gli ufficiali, i sottufficiali e i militari di truppa della Regia Aeronautica, di qualsiasi ruolo e categoria, in servizio permanente effettivo, oppure delle categorie in congedo, dichiarati permanentemente inabili a qualsiasi servizio militare e collocati a riposo o in congedo assoluto per mutilazioni riportate in seguito ad incidenti di volo o per infermità o per lesioni causate da servizio di guerra, e per i quali non possono trovare applicazione le disposizioni di cui all'art. 46 del R. Decreto-Legge del 24 settembre 1932, n. 1461, potranno essere iscritti a vita in speciali Ruoli onorari.

L'iscrizione avrà luogo a domanda, previo giudizio insindacabile del Ministero dell'Aeronautica, con il grado e l'anzianità posseduta nel grado stesso all'atto del collocamento a riposo o in congedo assoluto.

Per l'avanzamento degli iscritti nel Ruolo d'onore si applicano tutte le disposizioni vigenti in materia relativamente alla categoria di riserva per gli ufficiali e quelle relative alle forze in congedo della Regia Aeronautica per i sottufficiali e militari di truppa. L'idoneità all'avanzamento verrà accertata prescindendo dall'idoneità fisica.

Gli iscritti nei Ruoli d'onore concorreranno all'avanzamento soltanto dalla data d'iscrizione nei ruoli stessi.

Corso di perfezionamento per piloti civili.

Durante l'anno scolastico 1938-39 sarà svolto, a cura del Ministero dell'Aeronautica (Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo), un corso di perfezionamento tecnico-professionale per pilota di linea aerea civile.

Il Ministero dell'Aeronautica ha, inoltre, la facoltà di ammettere al corso stesso, in soprannumero dei 20 posti messi a concorso, tutti quei secondi piloti in servizio alla data del 30 agosto c. a. su linee aeree civili, che siano segnalati al Ministero dalle Società di navigazione aerea da cui dipendono.

Potranno partecipare al concorso predetto i giovani che, alla stessa data del 30 agosto 1938, abbiano compiuto l'età di 18 anni, abbiano la qualifica di ufficiale delle Forze armate, posseggano come minimo il brevetto civile di pilota di 2° grado e siano in possesso del diploma di maturità classica o scientifica, o di abilitazione magistrale o tecnica, o di altro titolo riconosciuto equipollente dalle vigenti disposizioni.

La domanda di ammissione al concorso, redatta su carta da bollo da lire 6 e corredata dai prescritti documenti, dovrà pervenire al Ministero dell'Aeronautica (Direzione Generale dell'Aviazione civile e del traffico aereo) entro 40 giorni dalla data di pubblicazione della presente notificazione nella Gazzetta Ufficiale (30 agosto 1938-XVI).

Concorsi nel Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

Il « Registro Italiano Navale ed Aeronautico » ha bandito due concorsi per titoli fra cittadini italiani laureati in Ingegneria aeronautica, per l'assunzione nel proprio personale tecnico di ruolo di un Ispettore Aeronautico con almeno quattro anni di pratica, e di un allievo Ispettore Aeronautico.

Le condizioni del concorso e della carriera sono specificate nella Gazzetta Ufficiale n. 206, del 9 settembre c. a.

Il volo muscolare realizzato?

A Wilno, un giovane meccanico è riuscito a percorrere 5 chilometri con un aeroplano a trazione muscolare, costruito da lui stesso.

Il velivolo è munito di due piccole ali anteriori mobili, attaccate a pedali, che s'innestano su altre due ali più grandi.

Data la buona riuscita dell'esperimento, si è costituito un comitato di sottoscrizione per fornire all'inventore i mezzi di perfezionare la sua costruzione.

I voli sperimentali della Lufthansa.

Nel quadro dei voli sperimentali che la «*Lufthansa*» va metodicamente compiendo nell'Atlantico del Nord, è particolarmente interessante la traversata Azzorre-Nuova York, compiuta dall'idrovolante «*Blohm & Voss H. A. 139 B Nordstern*», che deriva dai noti idrovolanti «*Nordwind*» e «*Nordmeer*».

Alcune modifiche introdotte nella costruzione dei motori portati a 750 cavalli di potenza hanno permesso al «*Nordstern*» di coprire il percorso atlantico, nella direzione più sfavorevole, in tempo di primato di 13 ore e 40 min., alla media oraria di 275 chilometri.

Voli di prova del nuovo "Graf Zeppelin,,.

Il nuovo dirigibile tedesco «*L. Z. 14*», denominato ora «*Graf Zeppelin*», ha compiuto, sotto la guida del dott. Hugo Eckener, un riuscito volo di prova al di sopra della regione del lago di Costanza, volando per alcune ore con a bordo 74 persone.

L'aviazione civile nel mondo.

Secondo una statistica del Ministero dell'Aria britannico, esisterebbero oggi 39.284 aeroplani civili. Di essi, la Gran Bretagna ne possiederebbe 3151, la Francia 2769 e gli Stati Uniti 10.936. È da notare che nella pubblicazione suddetta mancano i dati sull'aviazione civile germanica. Secondo un'altra statistica, lo sviluppo delle aviolinee imperiali inglesi nel 1937 era il seguente: Australia 38.000 km. (28.000 nel 1936); Nuova Zelanda 2580 (1290); Canadà 2200. Lo sviluppo chilometrico delle aviolinee dell'Africa del Sud sarebbe aumentato di 9800 chilometri e quello delle Indie britanniche di 12.800 chilometri.

Nuovo servizio aereo per l'Oriente.

A datare dal 4 settembre u. s. la Compagnia «*Air-France*» ha completato il collegamento settimanale con la Siria.

La partenza ha luogo, nei due sensi, ogni domenica, tanto da Marsiglia che da Tripoli di Soria.

L'aviolinea Inghilterra-Australia-Nuova Zelanda.

È stato raggiunto un accordo tra il Governo britannico e quello della Nuova Zelanda, in base al quale l'aviolinea Nuova Zelanda-Australia verrà collegata a quella Inghilterra-Australia dell'«*Imperial Airways*». Sarà così assicurato il collegamento bisettimanale tra la Gran Bretagna e la Nuova Zelanda.

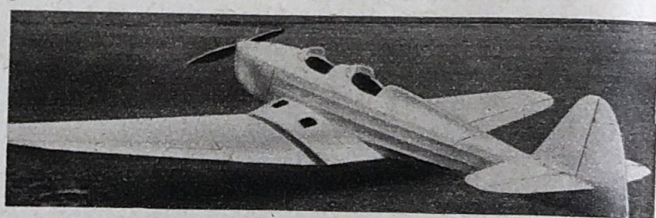
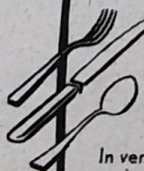
Nuovo primato per aeroplani da turismo.

Il pilota tedesco Kalkstein ha stabilito il nuovo primato internazionale di velocità su 1000 km., per aeroplani da turismo con cilindrata di 4 litri, volando alla media oraria di chilometri 227,748 su apparecchio «*Klemm*», motore «*Hirth*» da 80 cavalli. Il precedente primato apparteneva al cecoslovacco Zacek che lo aveva stabilito in 214,174 chilometri-ora, su aeroplano «*Bibi Be 502*», motore «*Walter Minor*».

Il giro aereo d'Europa in 24 ore.

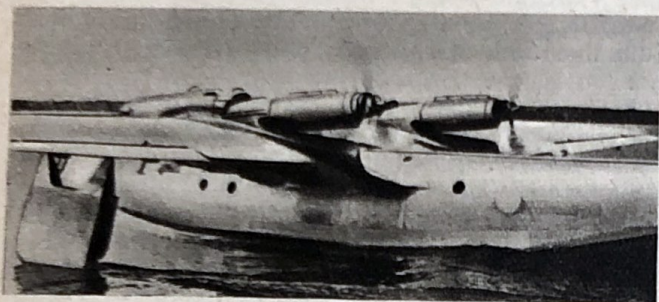
Un apparecchio da turismo tedesco «*F. H. 104*» bimotore «*Hirth*» da 240 cavalli, con a bordo tre

L'APPARECCHIO «F. H. 104».

uomini di equipaggio ed un passeggero, è partito alle ore 0,1′ da Berlino il 2 settembre scorso ed è ritornato al punto di partenza il giorno dopo alle ore 0,4′,

IL «KLEMM-HIRTH».

dopo aver coperto il percorso Berlino-Londra Parigi-Roma-Bucarest-Varsavia-Stoccolma-Berlino.

Il giro aereo d'Europa (km. 6195) è stato perciò effettuato in 24 ore e 3 minuti, alla media oraria di 258 chilometri.

Il nuovo Dornier "Do. 26".

La Società tedesca «*Lufthansa*» ha sperimentato sul lago di Müggel, nella marca di Brandeburgo, il nuovo idrovolante Dornier «*Do 26*», destinato in un

IL DORNIER « DO. 26 ».

primo tempo al servizio regolare postale tra l'Europa e l'America del Nord e precisamente tra Lisbona e New York, senza scali intermedi. Gli esperimenti sono riusciti, ed è stato deciso, quindi, di far compiere all'idrovolante, entro quest'anno, la prima traversata atlantica senza scalo.

IL DORNIER « DO. 26 ».

L'apparecchio è provvisto di quattro motori e può raggiungere la velocità massima di 335 chilometri all'ora. Si pensa di impiegarlo più tardi anche per il trasporto passeggeri su una linea postale tra l'Europa e l'America del Sud. Durante il volo, l'apparecchio non avrà alcun ausilio di navi-appoggio. La rotta passerà a Sud delle Azzorre.

L'apparecchio potrà portare 900 chilogrammi di carico utile a bordo, ed ha un'autonomia di 9000 chilometri. I suoi costruttori affermano che potrà volare anche se si fermeranno due dei motori situati da una stessa parte.

NEL MESE DI NOVEMBRE...

Alla fine di ottobre o ai primi di novembre, a Milano, a cura del Sind. Prov. Fasc. Profumieri, sarà organizzata una « Settimana del profumo ».

Nella prima quindicina del mese si svolgerà la gara finale del campionato nazionale di caccia. Consterà di due prove, una per le razze continentali, l'altra per le razze inglesi.

Il 1°, si chiude la caccia al capriolo in terreno libero, mentre si apre la caccia al cervo, daino e cinghiale (anche con uso di cani da seguito) ed è consentito l'uso dei cani levrieri.

Il 3, i « Lupi di Toscana » (77° e 78° Regg. Fanteria), commemorano l'anniversario del glorioso fatto d'armi di Dosso Faiti (1916), per il quale ambedue i reggimenti furono fregiati della medaglia d'oro.

Il 3, ricorre l'anniversario della liberazione di Udine dalle truppe austriache (1918), e della redenzione di Trento e Trieste. In questo stesso giorno fu firmato l'armistizio di Villa Giusti, che segnò lo sfacelo della Monarchia austro-ungarica, la secolare nemica d'Italia.

Il 4, XX annuale della Vittoria.

Il 4, anniversario dello sbarco delle truppe italiane redentrici a Fiume e a Zara (1918).

Il 6, a Roma, nella Basilica di S. Pietro, solenne beatificazione della Ven. Rossello.

Il 7, secondo il calendario del Regime, avranno inizio i lavori per lo sbarramento regolatore del Lago Maggiore e per i nuovi canali di irrigazione.

Il 7, nelle isole italiane dell'Egeo, festa al monastero dei Panormiti in Simi.

L'11, genetliaco di S. M. il Re d'Italia, Imperatore d'Etiopia, Vittorio Emanuele III, il quale compie i 69 anni. Solennità civile.

L'11, festa dell'esercito (ad eccezione delle armi di Artiglieria e Genio, che festeggiano S. Barbara).

L'11, anniversario dell'armistizio di Rethondes, che, dopo 51 mesi di lotta, pose fine al sanguinoso conflitto delle Nazioni (1918).

Inaugurandosi il 12 la elettrificazione del tronco ferroviario Viareggio-Grosseto-Roma e il raccordo che permetterà il trasporto dei treni alla stazione di Pisa Centrale senza regresso, vengono introdotti importanti miglioramenti nell'orario della linea Roma-Genova-Torino-Modane. Sarà pure inaugurata la linea elettrificata Ancona-Bologna-Milano.

Il 12 si inaugureranno le nuove linee a trazione elettrica Viareggio-Roma e Milano-Bologna (v. più avanti sotto la data del 15).

Nei giorni 12, 13 e 14, a Genova, avrà luogo il III Congresso Nazionale di Medicina dello Sport.

Il 13, a Roma, nella Basilica di S. Pietro, solenne beatificazione della Ven. Cabrini.

Il 13, nel rito ambrosiano (diocesi di Milano) prima domenica dell'Avvento.

Il 13, festa solenne ad Asti, e funzione religiosa nella chiesa di S. Secondo, patrono della città.

Il 13, processione dell'Incoronata a Mantova, in memoria del voto della città alla Vergine fatto nel 1640.

Il 13, a Budapest, si giocherà la partita di calcio Ungheria A-Italia A.

Il 14 saranno inaugurati i due tronchi ferroviari elettrificati Milano-Roma e Bologna-Bari.

Il 15, inaugurazione ufficiale dei nuovi elettrotreni rapidissimi sulle linee Bologna-Milano, Bologna-Ancona, Roma-Pisa, già fissata per il 28 ottobre e rinviata al 15 novembre, dopo la elettrificazione delle linee Viareggio-Roma e Milano-Bologna, che saranno inaugurate – come abbiamo detto – il 12 novembre. Sulla linea Bologna-Milano i nuovi treni elettrici funzionano regolarmente dal 20 agosto.

Il 18, 2° centenario della Pace di Vienna, che pose fine alla guerra per la successione della Polonia. Augusto III resta Re di Polonia e il Duca di Lorena diventa Granduca di Toscana, col nome di Francesco II; il Re di Sardegna cede la Lombardia che aveva occupato per 3 anni; Carlo VI rinunzia al trono di Napoli e Sicilia, in cambio del ducato di Parma e Piacenza.

Il 20, a Roma, nella Basilica di S. Pietro, solenne beatificazione della Ven. Mazzarello, fondatrice delle Suore di Maria Ausiliatrice di Don Bosco.

Il 20, inizio del X anno accademico della Reale Accademia d'Italia.

Il 21, tradizionale festa votiva della Salute a Venezia.

Il 25, festa nazionale al Paraguay.

Il 26, la brigata Aosta (5° e 6° Regg. Fanteria) commemora l'anniversario del fatto d'armi di Col Berretta (1917), al quale concorsero validamente suoi reparti. Per tale eroica azione i due reggimenti furono insigniti della medaglia d'oro al valore.

Il 27, prima domenica dell'Avvento, comincia l'anno ecclesiastico.

Dal 27 sino al giorno di Natale incluso, pur restando permesse le nozze, è vietato dalla Chiesa la solenne benedizione nuziale.

Il 28, festa dell'Indipendenza dell'Albania.

Il 30, riapertura della Camera Fascista.

In questo mese hanno luogo, negli Stati Uniti di America, le elezioni per il rinnovo di tutta la Camera dei Rappresentanti e di un terzo del Senato.

Alla fine del mese si svolgerà la marcia a staffette Parigi-Berlino (km. 1042), alla quale parteciperanno due squadre francesi e due tedesche e altre 5 squadre inviate da 5 paesi diversi, fra i quali l'Italia.

Riuniamo qui appresso un certo numero di feste locali minori: Il 2, fiera dei Morti a Perugia e a Corigliano Calabro (Cosenza); il 4, fiera di S. Carlo a Casalmaggiore (Cremona); il 6, fiera di S. Martino a Gonzaga (Mantova); l'11, festa patronale di S. Evasio a Casale Monferrato (Alessandria), a Todi, importante fiera tradizionale di S. Martino e fiera a Barletta; il 14, ancora fiera detta di S. Martino a Ciriè (Torino) e altra a Belluno; il 18, all'Isola del Giglio festa patronale di S. Mamiliano dei Turchi, istituita in ringraziamento dello scampato pericolo in uno sbarco dei Tunisini; il 20, fiera del Cassero a Terni, una delle più importanti dell'Umbria; il 24, a Giulianova (provincia di Teramo), commemorazione della traslazione del corpo di S. Flaviano, patrono della città, con fiera e cerimonie religiose; il 25, fiera a Gorgonzola (Milano), a Novi Ligure (Alessandria), a Scandiano (Reggio Emilia), dove ricorre la festa patronale, e a Foggia; il 30, fiera di S. Andrea a Vittorio Veneto (Treviso) e festa popolare di S. Andrea a Lentini (Siracusa), nelle Biviere, che era il più grande lago della Sicilia, ricchissimo di pescagione, ma di cui ora è quasi compiuto il prosciugamento per misura di bonifica, a cura del Governo Nazionale.

FUNGHI E ZUCCHERO

Non si tratta di una pericolosa combinazione culinaria, ma di una preziosa azione dello zucchero in presenza di certi funghi velenosi o meglio di certi alcaloidi in essi contenuti.

L'anno passato dieci persone furono avvelenate a Castano Primo in seguito ad ingestione del fungo Amanites Phalloides: nove morirono in brevissimo tempo, mentre la decima deve la salvezza unicamente ad una modernissima cura praticata nell'ospedale di Cuggiono.

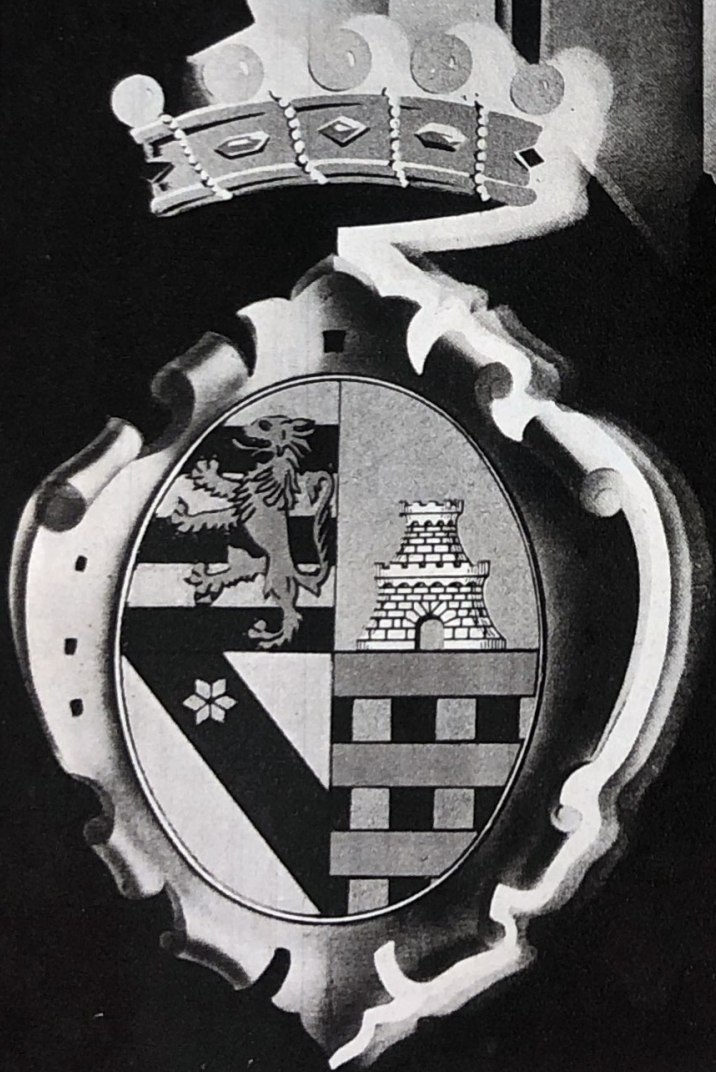
L'Amanites Phalloides è considerato il più pericoloso dei funghi anche perché non si conosceva, fino a qualche tempo addietro, alcun antidoto, sì che l'avvelenamento era quasi sempre mortale. Gli studi e le esperienze dei Professori Binet e Marek della facoltà di fisiologia di Parigi, seguiti fra noi da quelli del Prof. Izar e del suo aiuto Dr. Moretti dell'Università di Messina, hanno dimostrato che una cura c'è e sovrana: la terapia zuccherata, ossia la somministrazione per bocca di sciroppo di zucchero o, più efficacemente, per mezzo di iniezioni endovenose di soluzioni di zucchero al 20 per cento. I risultati sono ovunque felicissimi.

Così, ogni giorno più, lo zucchero si va rivelando una portentosa sostanza: dal punto di vista alimentare come da quello stimolante ed energetico; quale rapidissimo rigeneratore delle forze in seguito a grave dispendio d'energia fisica o nervosa e come blando lassativo; preziosissimo materiale di risparmio e vero carburante del motore animale.

Facendo conoscere i pregi dello zucchero e raccomandandone un sempre più largo consumo da parte di tutte le classi si fa opera socialmente meritoria: si combattono infatti vieti pregiudizi come quelli che lo zucchero favorisca la carie dentale o sia addirittura causa del diabete; si fa conoscere ai genitori che l'invincibile golosità dei bimbi non è un vizietto riprovevole ma un istinto legato ad un bisogno dell'organismo che non bisogna contrastare; si diffonde sempre più fra gli sportivi e fra le persone soggette a forti prolun-

gate fatiche il concetto che lo zucchero, assai meglio dell'alcool, rigenera prontamente le forze sviluppando calore ed energia e che si può liberamente e cioè senza contro indicazioni di sorta, ricorrere allo zucchero per un'efficace cura ingrassante.

La propaganda è facile e simpatica e le vetrine dei pasticcieri vi concorrono in modo efficacissimo. Se vi è qualche rara voce discorde, voce forse di dispeptici, lasciamola clamare in deserto e seguiamo senza scrupoli la voce della gola che se non è una virtù teologale, neanche è quel brutto viziaccio che pretendevano i nostri nonni di venerata memoria.

produzione propria
invecchiamento naturale
annate garantite
Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIV – NUMERO 11 NOVEMBRE 1938 – XVII E. F.

IL VENTENNALE DELLA VITTORIA

Dopo quattro anni d'avvinghiamenti e d'urti, martellato da quindici battaglie, ciascuna delle quali vale una epopea, uno degli eserciti più agguerriti del mondo, che ha l'ossatura d'una disciplina secolare, e s'è appoggiato a sistemi difensivi formidabili di natura e d'arte, s'è spezzato.

Un Impero che, forzando la sostanza di tre razze in un unico stampo, ha fatto di tre nazioni un'architettura statale solida, ma solo di travature dinastiche e di chiavarde amministrative e militari, e da secoli regge, nel cuore d'Europa, a tutte le tempeste e a tutti i cataclismi, si sfascia e precipita, come se d'improvviso avessero ceduto le sue fondamenta.

Un fronte di due gruppi che, traversando tutto il continente, va dal Mare del Nord al Mediterraneo, e ha tale elasticità da resistere a tutte le tensioni provocate dall'impeto dei più potenti popoli dell'Occidente, pari di forza d'audacia e di risolutezza, dopo aver oscillato cinque anni senza mai frangersi, a un tratto salta in pezzi, apre le dighe, versa le cateratte degli eserciti in caccia e in fuga.

Ci può essere una vittoria più schietta, più grande, più definitiva? È la vittoria dell'Italia, il IV Novembre del 1918.

Eppure una vittoria può nascere morta, come ogni altra creatura: tutta la perfezione dei suoi organi, tutta la bellezza delle sue forme, ma senza vita..

Noi avevamo combattuto per Trento e Trieste: « Trento e Trieste! » era stato il grido dell'intervento; ma era una formula: la significazione era altra e più vasta.

Trento voleva dire le Alpi: tutta la cerchia delle Alpi, dalle Marittime alle Giulie, liberata nei varchi e nelle selle; una ventina di strade d'invasione finalmente serrate; la linea di difesa trasportata sui crinali, ai capisaldi; al Brennero e al Nevoso, il dio Termine romano.

Trieste voleva dire il mare: l'Adriatico, prima di tutto: il polmone di sinistra liberato al suo respiro: un fianco dell'Italia, dove è nuda al frangente, protetto e difeso.

Questi due scopi s'erano raggiunti. Ma ce n'erano altri due: essenziali. L'Italia doveva avere sì finalmente le spalle al sicuro, appoggiate all'« Alpe di Dio », sì il suo fianco orientale liberato dall'ossessione d'una ferita improvvisa, ma perché potesse diventare quello che essa deve essere per fatalità geografica e per destino millenario: la terra che si slancia, tutta bellezza e armonia, nel mezzo del Mediterraneo (nel mezzo tra Europa e Africa, nel mezzo tra Occidente e Oriente), la terra che nel Mediterraneo ha la missione di raccogliere, trasformare, ridiffondere rinnovate tutte le più pure civiltà umane, le vere, le feconde e progressive. Che questo slancio significasse alfine, per la sua potenza, libertà di concorrere all'umanamento del continente africano, e di partecipare all'opera di civiltà in tutto il Globo, a parità di grado, se anche non di forze materiali, con le maggiori nazioni del mondo.

Questo scopo più vasto non era stato raggiunto: forse dai più non era stato nemmeno visto. Eppure il primo, più limitato, era in funzione di questo.

L'Italia doveva ridiventare davvero un popolo unitario: non soltanto una razza (come già era) mirabilmente varia nelle sue regioni e coerente nella sua totalità, ma una sola e identica fede, volontà, azione.

La guerra le aveva rivelata l'unità carnale, non le aveva data l'unità di spirito: per la prima volta dopo secoli, nell'unica tempra che faccia saldi i popoli, nel sangue, *le sue genti, dal settentrione al mezzogiorno, e dall'una all'altra marina, s'erano rimpastate con la guerra; ma la fusione era rimasta tutta e soltanto materiale; e la materia d'una razza, se lo spirito non la serra e salda, resta permeabile, come una pietra pomice, a tutte le corruzioni e ai disgregamenti.*

E allora è stato necessario rifarsi da capo: combattere di nuovo e vincere di nuovo: con la parola e con il pugno, con la fede sacrificale e con l'azione eroica.

Sono stati i quattro anni dal '18 al '22.

Per gradi, con una lucida visione delle strade e delle mète.

Prima svelenire l'organismo della Nazione: liberarlo dalle tossine sociali: giustizia sì, ma non per i precipizi del disordine e della rovina; che l'Italia fosse schietta e pura: avrebbe potuto risentire in sé la forza costruttiva, ordinatrice, disciplinatrice di Roma solo se fosse stata liberata da tutte le importazioni di elementi spirituali contrari alla sua natura e alla sua storia.

Poi, nella riconquistata sincerità del suo pensiero e della sua passione, radicare un'altra volta il senso della sua nobiltà: la grandezza d'un passato senza paragone, e la grandezza d'un presente nella guerra, d'un imminente avvenire nella pace forse senza paragone anch'essi: vera funzione d'Impero. La Marcia su Roma dimostrò, con le sue minoranze temerarie ma veggenti come avanguardie, che a questa sanità e a questa coscienza l'Italia era stata restituita per sempre.

E allora soltanto potè cominciare la grande opera nuova.

Rimodellare fisicamente la Patria: nella terra (con il prosciugamento delle paludi, il rimboschimento delle montagne, l'imbrigliamento delle acque), nella razza (con la campagna demografica, le lotte contro i morbi universali, l'educazione fisica e il ritorno alla purezza originaria); riordinare organicamente la Nazione (riedificando le vecchie città, fondendo le piccole e stente in unità più vitali, fabbricandone di nuove, gettando una rete di strade e di ponti per tutta la Penisola, ricostruendo e armando le stazioni e i porti); disciplinare la vita finanziaria ed economica; elevare la vita spirituale delle moltitudini, polarizzare alfine quella delle classi colte; far di tutte le forze armate della terra del mare e del cielo uno strumento unico e poderoso per la difesa e l'espansione. In una Italia così ormai risanata e rimodellata nel corpo, equilibrata e orientata nell'anima, dominata nei magnifici istinti, pronta e disposta in una volontà implacabile, iniziare i due grandi movimenti simultanei e interdipendenti: la liberazione dal servaggio larvato delle materie prime (dal grano al carbone, dal petrolio alla lana); la conquista delle terre indispensabili alla procreazione e al lavoro; e, finalmente e su tutto, alta, fiera, luminosa (suprema espressione della vita nazionale, e, per la vita internazionale nell'oscurità della crisi terrestre, faro ai popoli in rotta nel fortunale) la riforma sociale; la giustizia, lentamente e tenacemente organizzata, con romano senso costruttivo, e non strappata in tentativi disordinati e sterili, con asiatico senso distruttivo.

Opera così vasta e ardua, che non può essere ancora, dopo sedici anni di coerente e impetuosa fatica, se non alle prime fasi. Ma la conquista dell'Etiopia e la Costituzione Corporativa ne son già due piloni; la decisiva influenza dell'Italia nei problemi della ricostruzione d'una Europa nuova ne è documento di universalità; e infine l'ardore quasi religioso d'un popolo che accetta rischi, travagli, sacrifici, acclamando Chi glieli impone, ne è la più alta testimonianza e certezza.

Il IV Novembre è e resterà il giorno della nostra vittoria; ma la vittoria era morta, e qualcuno doveva resuscitarla. E Uno la resuscitò.

La vittoria fu di nuovo in piedi, viva e vitale e tutta ali, non solo chiusura della vecchia Êra, ma inizio dell'Êra nuova. La vittoria fu il segno che l'Italia ritornava a se stessa, alla sua missione universale e alla sua predestinata grandezza futura soltanto il giorno in cui Mussolini entrò in Roma, e dietro di Lui le sue falangi.

A Re Vittorio Emanuele III, al Re che nel livido cielo d'un giorno di tempesta aveva visto balenare l'Italia che vinceva e non una Italia sconfitta, e aveva voluto che il suo popolo fosse solo al cimento di vita e di morte, disse, perché l'aveva già ricreata in sé:

Maestà, Vi porto l'Italia di Vittorio Veneto.

GLORIE D'ITALIA

I GRANDI LIGURI

Bella e degna quest'annuale celebrazione – voluta dal Regime – dei Grandi Italiani appartenenti alle diverse regioni! Si cominciò nel 1936 coi Grandi Campani; si continuò nell'anno successivo coi Sardi; si svolge quest'anno il ciclo celebrativo con la rievocazione dei Grandi Liguri. La Patria pensa ai vivi e si preoccupa dell'avvenire, ma non dimentica i suoi figli migliori che la servirono nel passato e ne ingrandirono la fama nel mondo.

VINCENZO GIANI: BALILLA.

La Liguria, serrata com'è fra rocce e mare, ha sempre obbligato i suoi abitanti, marinai o contadini, ad una vita dura, poiché la sua terra è in gran parte arida ed il mare occorre dominarlo per strappargli i suoi tesori. Il carattere de' suoi abitanti s'è formato così a questa diuturna lotta: volontà dura di chi usa far del rischio la condizione consueta dell'esistenza; spirito meditativo, chiuso ad ogni facile espansione, di chi, quasi inconsciamente, è portato a considerare la ponderata preparazione come indispensabile condizione alla buona riuscita d'ogni umana impresa. Audacia, quindi, non mai avulsa da una ponderazione pacata è il carattere precipuo dei Grandi Liguri, si chiamino essi Cristoforo Colombo o Giuseppe Garibaldi, Giulio II o Giuseppe Mazzini, Niccolò Paganini o Raffaele Rubattino, Andrea D'Oria o Nino Bixio; carattere che ritroviamo nelle famiglie della Superba che diedero grandi navigatori, capitani valorosi e geniali, uomini politici e prìncipi della Chiesa, letterati ed artisti, giurisperiti e poeti. Dal ceppo di ognuna di queste grandi famiglie, che portarono la Repubblica di Genova ai sommi fastigi della potenza, troviamo discendenti che furono ammiragli, condottieri, viaggiatori, diplomatici, oratori sacri, letterati: è il caso degli Adorno, Balbi, Brignole, Centurione, Cibo, De Mari, Fregoso, Giustiniani, Grimaldi, Imperiali, Lercari, Pallavicino, Sauli, Serra, Spinola, insomma delle più notevoli famiglie genovesi.

Si può affermare che in ogni campo dell'attività umana il ligure ha lasciato un'impronta incancellabile; non è quindi agevole rievocare succintamente, come pur qui si deve fare, i suoi fasti, quando si pensi che ha dato, con Pertinace

GENOVA. MONUMENTO A CRISTOFORO COLOMBO.

(*Fot. Alinari*)

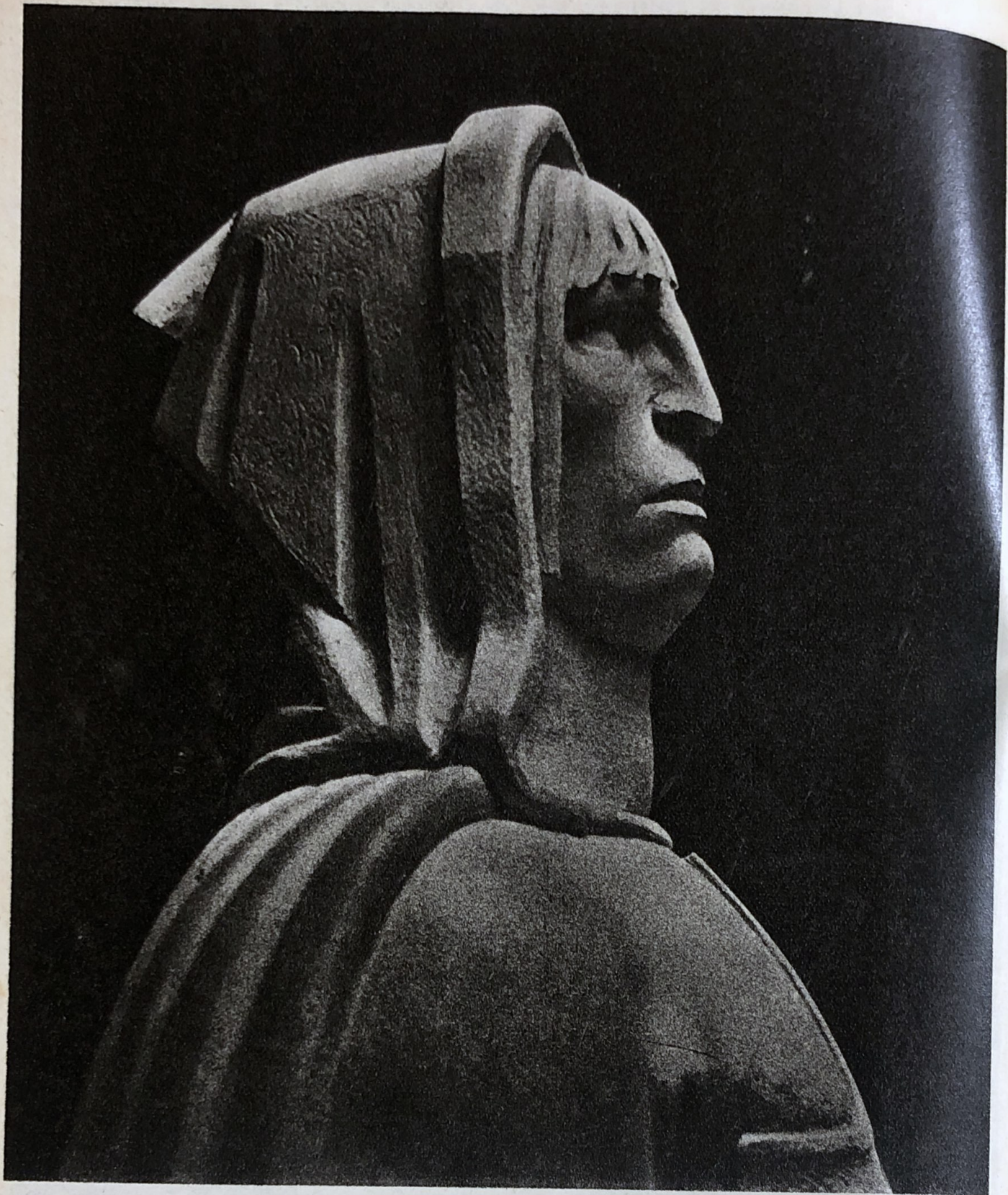
e Procolo, due imperatori a Roma; alla Chiesa ben nove pontefici, tra i quali Sisto IV e Giulio II, fra i maggiori che essa ebbe; ed una schiera di grandi navigatori e condottieri. L'impresa di Cristoforo Colombo non fu, come ognun sa, una azione isolata, ma ebbe precursori e degni continuatori in Ugolino e Vadino Vivaldi, in Antoniotto Usodimare, Sebastiano Caboto, Lanzerotto Malocello, Nicolosio da Recco, Emanuele Pessagno, Leone Pancaldo, per ricordare soltanto i maggiori. Fra i condottieri e grandi ammiragli, accanto ad Andrea D'Oria e ad Ambrogio Spinola, stanno Guglielmo Embriaco, Simone Boccanegra, Luciano Doria, Corrado Spinola, Biagio Assereto, Pagano D'Oria, Giovanni Andrea D'Oria, Ottaviano Fregoso, Agostino Spinola, Pietro Campofregoso, Federico Spinola, Simone Vignoso, Megollo Lercari, Lamba D'Oria, la fama dei quali è

affidata ad opere che hanno del portentoso, essendosi misurati in competizioni vittoriose con i più grandi capitani dei maggiori Stati del mondo.

Sin dal secolo XI, com'è risaputo, essi posero le basi del loro dominio coloniale in Oriente: gli Embriaci, i Cattaneo, i Moresco furono i creatori di questo dominio, cui seguirono, segnalandosi in azioni belliche per conservarlo ed ampliarlo, Francesco e Niccolò Gattilusio, Mernaldo Spinola, i Ghisolfi, i Demarini, ed infine, coll'acquisto dell'isola di Tabarca, nel 1547, Francesco Grimaldi e Francesco Lomellini.

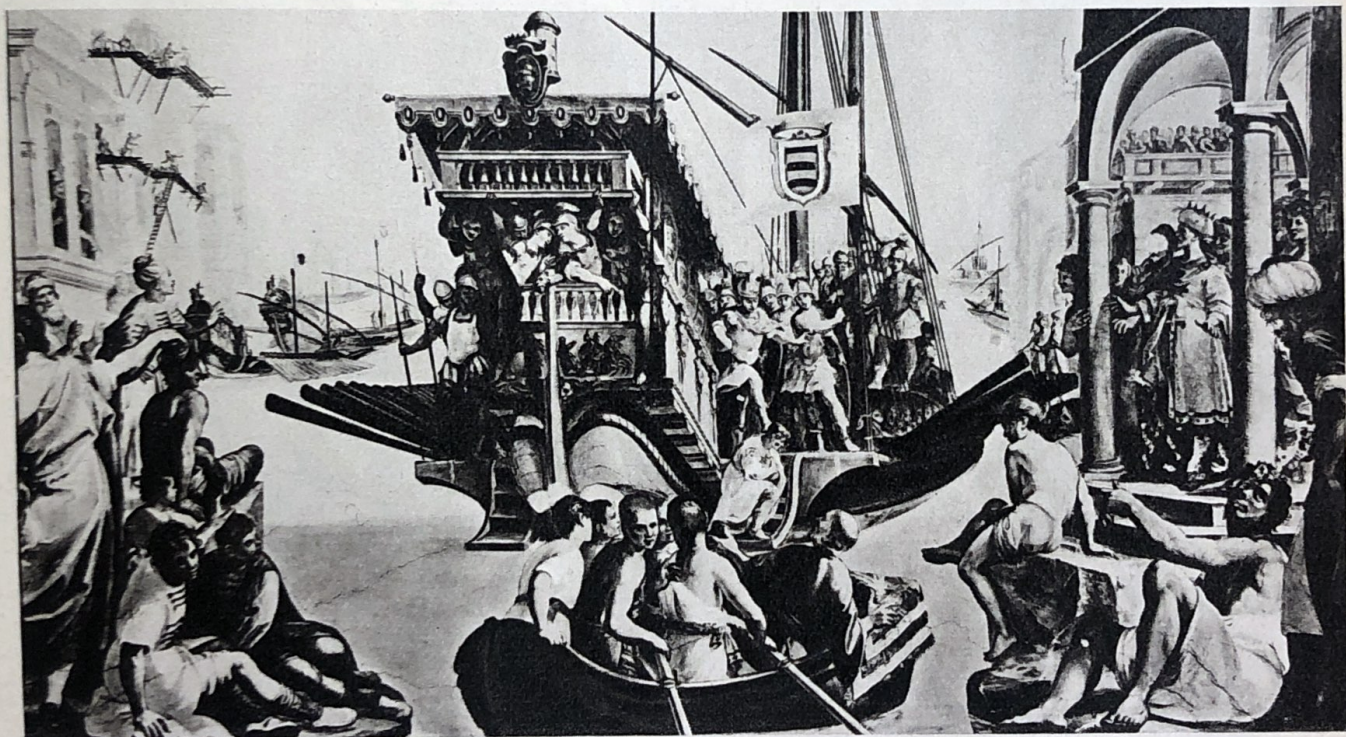
Ma non soltanto nelle arti della guerra e nel dominio dei mari vicini e lontani si esplicò l'operosità ligure; in contrapposto agli uomini d'azione abbiamo una fioritura, forse unica in Italia, di grandi spiriti dedicati all'ascetismo ed alla filantropia. Ricordiamo Santa Caterina Fieschi, una delle figure più fulgide della Chiesa, e S. Leonardo di Porto Maurizio; fra i laici, per primo, Ettore Vernazza, il creatore, nel 1500, dell'Ospedale degli incurabili in Genova, di un Lazzaretto e, può dirsi, delle prime scuole per l'infanzia; Vittoria Strata Fornari, creatrice di un nuovo istituto religioso; Virginia Centurione Bracelli, fondatrice di un ospizio per donne traviate; Lorenzo Garaventa, istitutore nella Superba delle scuole pubbliche di carità verso la metà del secolo XVIII; la venerabile Battista Vernazza, donna di alta cultura e di squisita filantropia, che diede il suo nome ad un Monastero; Bartolomeo Bosco, fondatore, nel 1420, dell'Ospedale di Pammatone, uno dei più grandi e meglio dotati dell'Italia d'allora; Eugenio Fassicomo, apostolo di carità, fondatore anch'egli della Casa dei Derelitti. Ricorderemo per ultimo Gerolamo Gaslini, che ha donato, nell'anno XVI, alla Superba, uno degli stabilimenti sanitari più importanti del mondo con l'Istituto Pediatrico dedicato alla memoria della figlia Giannina.

Le scienze morali e storiche, la poesia e la letteratura ebbero cultori sagaci che non debbono essere dimenticati. Già nel secolo XII, nel più

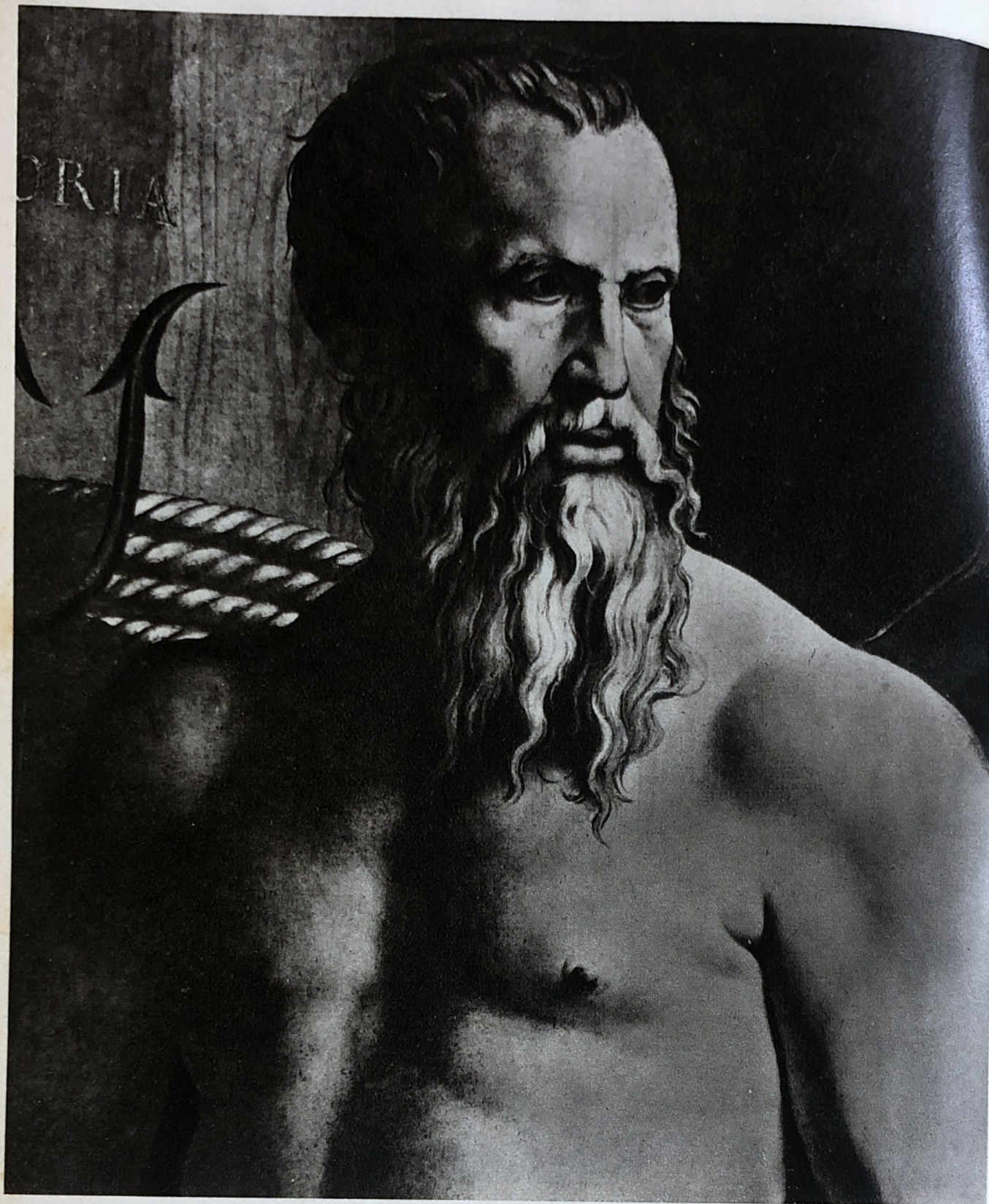
NICCOLÒ BARABINO: CRISTOFORO COLOMBO AL CONSIGLIO DI SALAMANCA. *(Fot. Alinari)*

EUGENIO BARONI: GUGLIELMO EMBRIACO. *(Particolare)*.

florido periodo della storia genovese, lo splendore della potenza militare e civile trova riscontro, nel campo della cultura, nella gloriosa schiera degli annalisti, il primo dei quali, Caffaro, non ha necessità di essere illustrato. Degno di nota è specialmente l'ultimo di essi, Jacopo D'Oria, insieme ai trovatori Percivalle D'Oria, Lanfranco Cicala, Lucchetto Gottilusio e Folchetto, noto come oriundo di Marsiglia, ma che è, invece, genovese. Sono pure da ricordare il beato Jacopo da Varagine e, assai più vicini a noi, Paolo Boselli, Tomaso Belgrano, Cornelio De Simoni, Achille Neri.

La poesia è ben rappresentata da Gabriello Chiabrera e da Innocenzo Frugoni. Il primo, savonese, il maggior poeta secentesco dopo Giambattista Marino, aveva, secondo il costume del tempo, uno smodato amore di novità; egli stesso

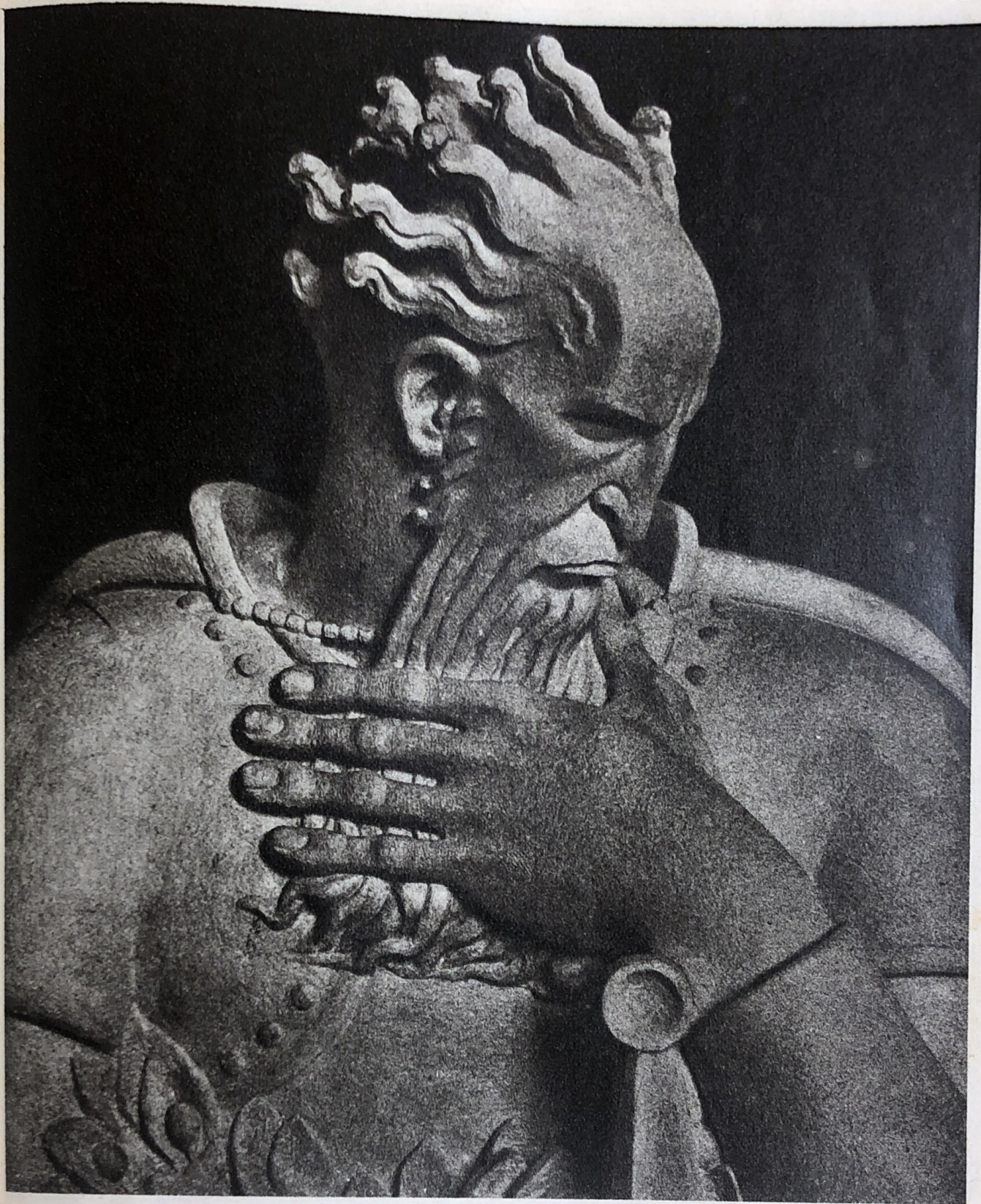
ANDREA ANSALDO: AMBROGIO SPINOLA PASSA IN RASSEGNA LE TRUPPE VITTORIOSE DI OSTENDA, ALLA PRESENZA DELL'ARCIDUCA ALBERTO D'AUSTRIA E DELL'INFANTE ISABELLA DI SPAGNA.

GIOVANNI CARBONE: MEGOLLO LERCARI VENDICA, AL COSPETTO DI ALESSIO II, IMPERATORE DI TREBISONDA, L'OFFESA FATTA AI GENOVESI (1316).

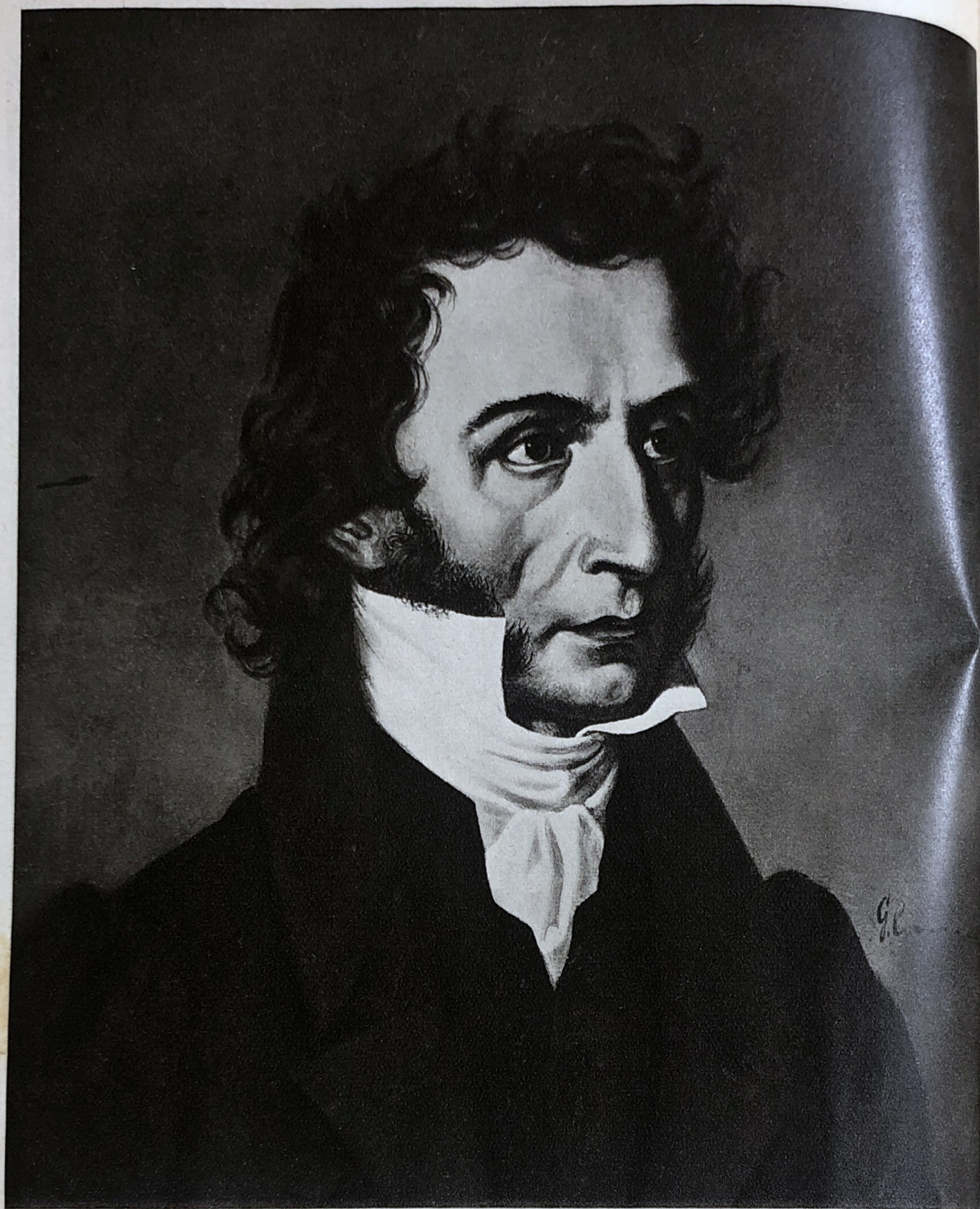
soleva dire che, come Cristoforo Colombo, « voleva trovar nuovo mondo o affogare ». L'opera, cui egli credeva di aver affidato il suo nome, la lirica pindareggiante, nella quale precorse gli esperimenti carducciani, è povera di valore artistico; quella invece leggera, anacreontica, le canzonette dai congegni metrici ronsardiani o di nuova ideazione, si fanno notare per la freschezza, il brio, la spontaneità dei soggetti.

Quando al formalismo vano e retorico del Seicento l'Arcadia reagì, in nome della natura e della semplicità, uno dei maggiori arcadi fu un genovese, Innocenzo Frugoni. A Parma, ove egli rimase per quasi tutta la vita, tenne, per più di un decennio, il primato fra i lirici italiani. Per la sonante e feconda prontezza nel dir tutto in versi e per lo splendore che gli veniva dall'essere il poeta ufficiale di Parma, l'Atene dell'Italia d'al-

BRONZINO: ANDREA D'ORIA. *(Fot. Alinari)*

lora, segnalato da Saverio Bettinelli come modello della nuova poesia.

I poeti che precedettero o seguirono questi due astri, sia Bartolomeo Falamonica, fiorito nel sec. XV, o Gian Carlo Di Negro o Antonio Costa e Antonio Crocco nel secolo XIX, non superarono i limiti della mediocrità, mentre un posto a sé ha l'aedo d'Italia, Goffredo Mameli. Fra i contemporanei dobbiamo segnalare Angiolo Silvio Novaro e Ceccardo Roccatagliata Ceccardi.

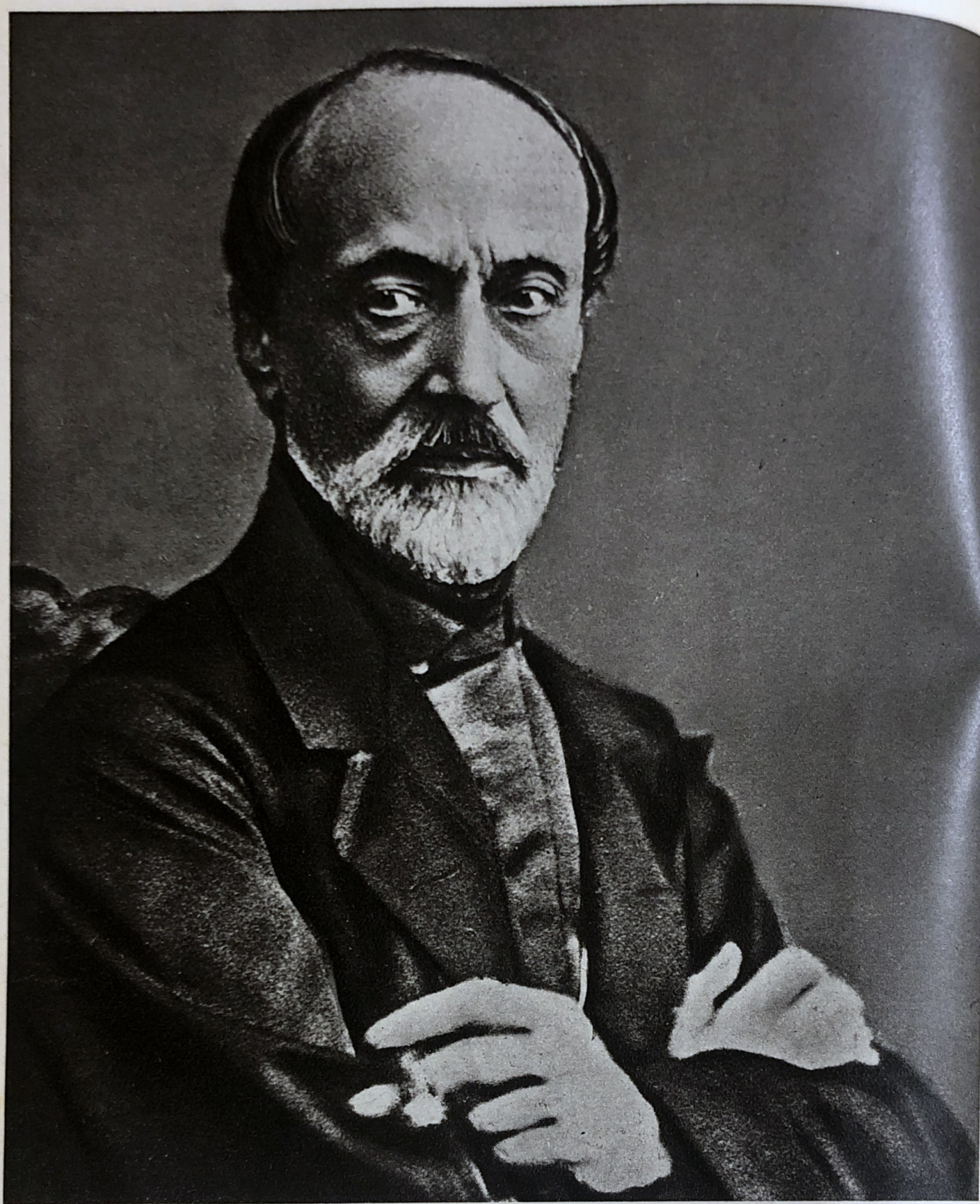
Ben più numerosi sono invece i poeti dialettali degni di nota: accanto ai maggiori, Martin Piaggio e Niccolò Bacigalupo, abbiamo l'Anonimo Genovese, Barnaba Cicala Caserio, Paolo Foglietta, G. Giacomo Cavalli, Luca Assarino, Stefano de Franchi, Luigi Pedevilla e Carlo Malinverni.

EUGENIO BARONI: ANDREA D'ORIA. *(Particolare).*

La prosa narrativa e la critica letteraria sono degnamente rappresentate da Anton Giulio Barrili, G. P. Vieussieux, Edmondo De Amicis, G. B. Spotorno e Raffaele Sopranis; la sociologia da uno dei migliori scienziati dell'età contemporanea, Vilfredo Pareto; l'economia politica da M. Cevasco, Giuseppe Papa, Giovanni Antonio Papa, Gerolamo Boccardo, Jacopo Virgilio; la scienza delle finanze da Luigi Corvetto e da Vincenzo Ricci; l'industria e la banca da Raffaele De Ferrari duca di Galliera, da Raffaele Rubattino, da Giovanni Ansaldo, dai fratelli Rocca, da Luigi Bartolomeo Migone, dai Piaggio, dai Raggio, dai Bombrini e dai Balduino; i precúrsori coloniali da Giuseppe Sapeto, Antonio Figari, Raffaele Rubattino, Paolo della Cella.

GIOVANNI CARNEVALI DETTO IL PICCIO: NICCOLÒ PAGANINI. *(Collez. avv. Dello Strologo - Livorno).*

L'arte figurativa genovese non ebbe artisti sommi e i maggiori di essi, per esempio Galeazzo Alessi, non nacquero in Liguria. In parte ciò si deve alla posizione geografica, che sempre fece di Genova il famoso « porto di mare pittorico », e le assegnò un carattere decorativo ed eclettico. Il più grande pittore ligure è Luca Cambiaso, fiorito nel 1500, prodigioso decoratore di palazzi e ville, tanto veloce esecutore d'opere da essere considerato ambidestro. Iniziatosi, dopo la sua morte, l'influsso della scuola fiamminga, operarono nel nuovo clima non pochi pittori, tra i quali Bernardo Strozzi, detto il Cappuccino genovese, è il maggiore. Nelle sue opere, tipica la *Cuciniera*, sono fusi elementi caravaggeschi e vandichiani. Accanto al Cambiaso ed allo Strozzi

A. GATTI: UN'ACCADEMIA DI PAGANINI. (*Fot. Alinari*)

son meritevoli d'essere segnalati il capo scuola dei manieristi, Bernardo Castello; Gio. Andrea Ansaldo, il quale con Domenico Fiasella è tra i migliori frescanti dell'età sua; Alessandro Magnasco, uno dei più notevoli pittori del sec. XVIII, precorritore dei tempi per sano realismo; Valerio Castello, compositore impetuoso; Gioacchino Assereto, fra i più forti costruttori in arte; ed infine i paesisti, animalisti e ritrattisti Sinibaldo Scorza, Antonio Travi detto il Sestri, C. A. Tavella, il Grechetto, G. B. Carbone e Gio. Benedetto Castiglione. Del secolo XIX ricorderemo Niccolò Barabino ed Ernesto Rayper.

L'architettura – di cui la Superba ha opere insigni – è ben rappresentata da Daniele Casella, che visse ed operò a Genova, pur non essendovi nato,

GIUSEPPE MAZZINI.

nella prima metà del sec. XVII; da Bartolomeo Bianco, della prima metà del '600; da Vincenzo Maculano, dello stesso periodo, e da Carlo Barabino, che fiorì nella prima metà dell' '800.

Fra i musicisti ci sia concesso ricordare uno solo che in sé assomma tutte le virtù dei predecessori e di quelli che lo seguirono: Niccolò Paganini, per il quale « verba desunt ».

Nel giure, tra Jacopo d'Albenga e Federico Patetta, accademico d'Italia, trovano il loro degno posto Giuseppe Casaregis, Cesare Cabella, Lorenzo Montaldo. Le scienze esatte hanno avuto cultori insigni in G. T. Cassini, Giovanni da Vico, Marcello Durazzo, Andalò De Negri, Paolo della Cella, G. B. Baliano, Paride Salvago e Domenico Viviani.

EMILIO GALLORI: MONUMENTO A GIUSEPPE GARIBALDI. (*Particolare*).

Grandi figure storiche ha, infine, dato la Liguria nel periodo del Risorgimento italiano: dall'ignoto giovinetto, il Balilla, che diede inizio alla prima insurrezione italiana popolare contro lo straniero, nel 1746, a Nino Bixio, abbiamo uomini della statura di Giuseppe Mazzini, di Giuseppe Garibaldi e di Goffredo Mameli, che grandeggiano nel secolo più glorioso della storia d'Italia. Ad essi fanno degna corona gli eroi delle ultime quattro guerre della nostra generazione, da Antonio Cantore, medaglia d'oro della guerra 1915-1918, a Renzo Righetti, pure medaglia d'oro, eroicamente immolatosi in Etiopia alle fortune d'Italia, per la conquista dell'Impero.

ARTURO CODIGNOLA

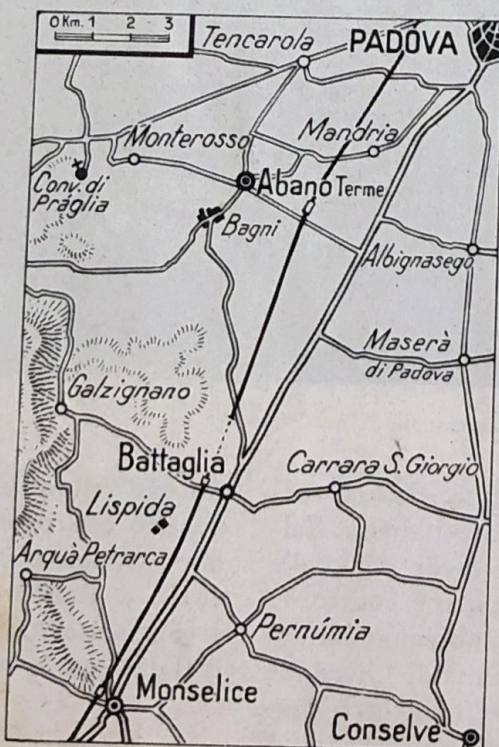
MONTEROSSO — INGRESSO DI VILLA SCALFO, GIÀ DEL BEMBO, DOVE FU REDATTO IL « BOLLETTINO DELLA VITTORIA ».

NEL VENTENNALE DI VITTORIO VENETO

DOVE NACQUE IL "BOLLETTINO DELLA VITTORIA"

Mentre nel Veneto si decidevano le sorti della grande guerra, il Comando Supremo e il Sovrano abitavano ville solitarie sugli Euganei, dove in silenzio e in umiltà di vita si andavano elaborando le condizioni della Vittoria. In una di esse fu stilato il Bollettino che annunziava all'Italia e al mondo la vittoria conseguita. Chi direbbe, intravedendo le storiche dimore nascoste tra il verde, lungo le strade campestri, che nelle loro quiete stanze si concluse un'êra?

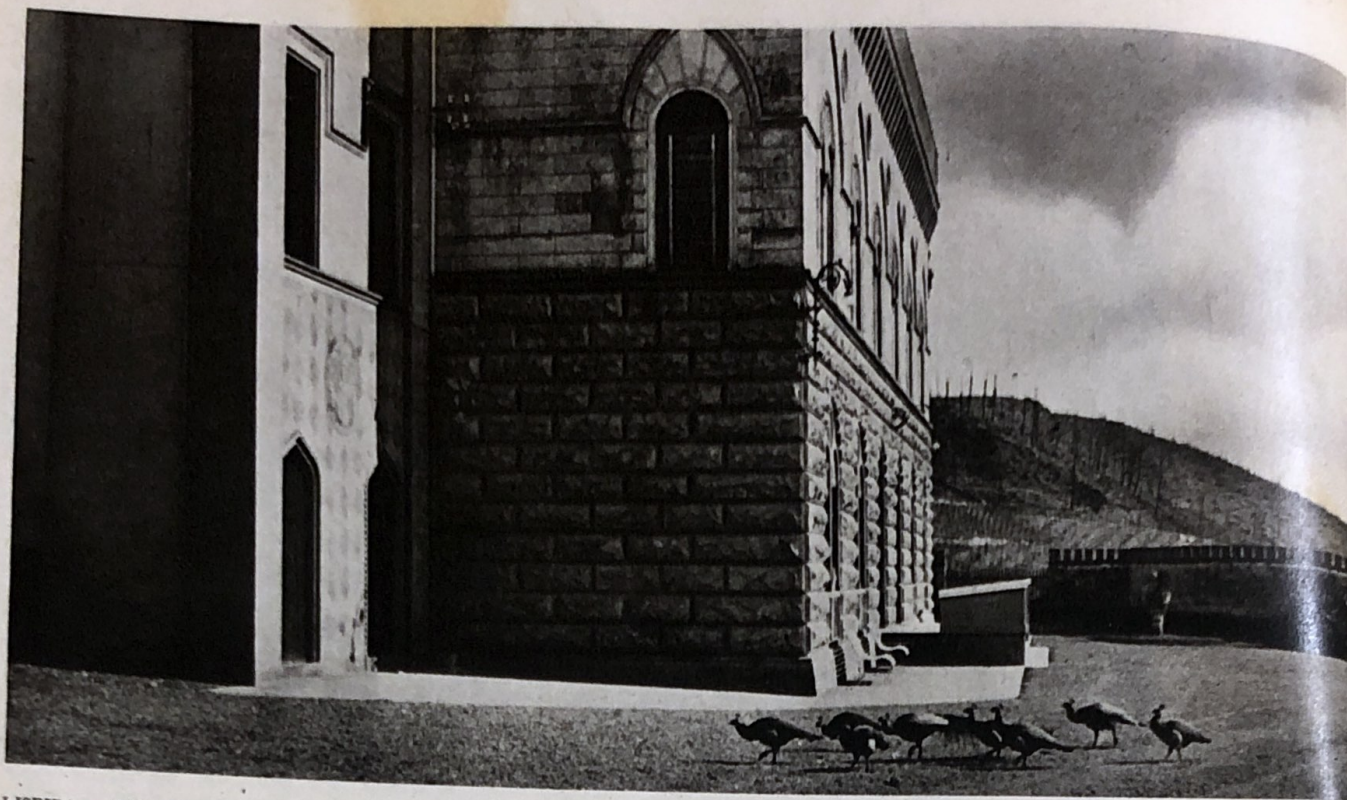
V'è sugli Euganei una villa che, sino al 1918, aveva solo una ristrettissima fama tra i cultori locali di memorie storiche e letterarie. È la villa di Pietro Bembo, dove convenivano « tutti gli ingegni elevati, tutti gli spiriti pellegrini, tutte le persone famose » dei suoi tempi, come attesta il Varchi. Il Bembo vi stava componendo versi italiani e latini e studiando, oltre che i classici, i provenzali e gli scrittori italiani dei primi secoli. L'autore degli *Asolani*, delle *Prose della volgar lingua*, delle *Rime*, della *Storia veneta*, prima di esser nominato cardinale e fissare la sua dimora in Roma, ebbe carissima la sua villa euganea. Questa, più che villa, casa di campagna, si vorrebbe ri-

conoscere nella Villa Scalfo a Monterosso, fra il Monastero di Praglia ed Abano Terme. Monterosso è isolato nella pianura, tutto massi colonnari di trachite, e la villa vi sorge tranquilla e appartata, rivolta a mezzogiorno, con un giardinetto sul davanti, un erto colle posteriore, già tutto boschivo ed oggi in parte piantato a vigna. Ogni carattere antico della casa è andato perduto nel restauro eseguito nel 1863 da G. B. Gioppi. Una lapide latina assicura che proprio questa è la villa del Bembo, silente dimora adatta a meditazioni ed a studi letterari, ad ozî sereni, a serene riflessioni e a eruditi colloqui. Lavorando di fantasia si può credere che il Bembo amasse conservarvi i

LA BEMBIANA VILLA DI MONTEROSSO, FRA PRAGLIA E ABANO TERME: IL VIALETTO INTERNO DI ACCESSO.

ricordi più intimi e cari, fors'anche quella ciocca di capelli biondi che Lucrezia Borgia gli aveva donato in ricordo di un'amicizia letteraria, che nel Bembo fu ardente passione, sì da indurre Alfonso d'Este ad allontanarlo dalla sua Corte.

Oggi, sulla facciata della villa, invisibile dalla strada, non più interessa la lapide bembiana; ma un'altra recente, che attrae l'attenzione dei pochi ammessi a visitare la tranquilla dimora e dice: « *In questa villa – fu redatto – il supremo Bollettino di guerra – 4 novembre 1918 – che riepilogava scultorio immortale – sentenza di Nemesi – il trionfo d'Italia – su l'Austria distrutta* ».

Qui nacque, dunque, a Monterosso, in questa isolata serena casa di campagna, il Bollettino della Vittoria, che vent'anni or sono annunciava con memorande parole all'Italia e al mondo la nostra vittoria e l'inizio di una nuova grande êra storica. Dal 10 gennaio 1918 la sede del Comando Supremo era in un albergo di Abano Terme. In piccole stanze al primo piano avevano i loro uffici e i loro alloggi il generalissimo Diaz e il suo collaboratore diretto generale Badoglio. Abano era stato prescelto perché non appariscente ai velivoli nemici da bombardamento, vicinissimo a Padova e cioè alla fronte, tranquillo e appartato.

LISPIDA – VILLA ITALIA. SALA A PIANTERRENO, DOVE IL RE LESSE E APPROVÒ IL « BOLLETTINO DELLA VITTORIA ».

LISPIDA. – UN ANGOLO DELLA STORICA VILLA ITALIA, GIÀ VILLA CORINALDI, DOVE IL RE ABITÒ DAL 20 GENNAIO 1918 AL 7 LUGLIO 1919.

I carabinieri ne avevano bloccato la strada senza ostacolare il traffico della zona. Sulla tranvia Padova-Torreglia, che passava proprio sotto alla sede del Comando, erano ammessi soltanto gli abitanti della plaga provvisti di una speciale tessera di riconoscimento. Il Comando Supremo aveva scelto qui la sua nuova sede anche perché vicina alla villa abitata dal Re, a Lispida; ma nell'albergo non avevano potuto trovar posto tutti gli uffici. Ad esempio, l'Ufficio Stampa, diretto dal compianto generale Siciliani, era stato collocato nella villa bembiana di Monterosso.

Di letteratura, nel testo del Bollettino della Vittoria, non v'è neppur l'ombra; anche se la forma è altissima e se nato tra i ricordi del Bembo e quelli del Fogazzaro, che aleggiano tra i cortili e le loggette del convento di Praglia, ritratto in pagine famose del «Piccolo mondo moderno». L'atmosfera che spira a Monterosso, tra le statuette bizzarre, il giardino di placido gusto borghese, le stanze modeste, dove l'elemento di maggior rilievo è quello che vi apporta il sole, non sembra davvero in armonia con le risonanti diane di vittoria, col rimbombo delle artiglierie, il tambureggiare delle mitragliatrici, la fucileria dell'esercito incalzante, il ruggito degli aerei sulla traccia dei resti delle armate imperiali. Ma la guerra moderna non ha nulla di romantico come le guerre d'altri tempi, quando ordini e bollettini si vergavano in foglietti appoggiati sul tondo di un tamburo o sulle spalle di un luogotenente, fronte al fuoco. Il Comando Supremo e gli uffici alle sue immediate dipendenze studiano piani e diramano ordini nella quiete profonda di una sede situata fuori della zona di combattimento, dove le decisioni da prendere si sottraggono al clima arroventato della prima linea e nascono da ponderate riflessioni, dalla coscienza e dalla meditazione del Capo. Un ambiente ideale è stato, per Armando Diaz, questo dei Colli Euganei.

La stanza di lavoro abanese del Generalissimo è piccola e modesta, attigua alla camera da letto. Una targa in bronzo ricorda che *da questa stanza – negli anni 1917-18 – Armando Diaz – guidò gli eserciti d'Italia – alla Vittoria*. La scrivania era a destra di chi entra, vicina alla finestra. Non si può quasi credere che tra queste quattro mura di una semplicità francescana si manovrassero enormi masse di uomini verso una delle più grandi battaglie e delle più grandi vittorie dell'età moderna. Accanto alla stanza di Diaz era quella del generale Badoglio, ugualmente semplice e disadorna. Le finestre dei due appartamenti guardavano la strada Padova-Torreglia. Un tram ogni tanto, automobili grigioverdi rapide e discrete, carabinieri di guardia; una disciplina, un silenzio, un ordine rigidamente militari. Incorniciava le finestre il verde dei grandi alberi del Parco pubblico di fronte, sparso di statue decorative, con un teatro in stile estremamente «liberty», che nell'ultimo ottocento voleva essere un miracolo di eleganza e di modernità.

Di fianco all'albergo, sotto gli alberi di un piccolo giardino, era un rifugio antiaereo, molto primitivo, che non ha mai servito a nessuno; nel retro una fonte di acqua termale, oggi denominata della Vittoria, e i fanghi; i celebri fanghi di Abano Terme, che si accumulavano strato su strato, in attesa di poter risanare migliaia di infermi anche dopo la guerra vittoriosa. Si è proposto da alcuni che Abano si abbia a chiamare Abano della Vittoria. Lo meriterebbe. Qui l'augure Caio Cornelio avrebbe vaticinato la vittoria di Cesare a Farsaglia; qui fu preparata e furono

MANDRIA – VILLA GIUSTI, CHE IL RE ABITÒ DAL 20 NOVEMBRE 1917 AL 10 GENNAIO 1918, VEDUTA DAL GIARDINO.

impartiti gli ordini per la gloriosa battaglia di Vittorio Veneto.

Il Bollettino è anche murato all'Albergo Trieste; ed è giusto, perché nel suo studio Diaz ne vide il testo e lo firmò, prima di recarlo a Lispida dal Re. Diaz aveva ricevuto il Bollettino personalmente dal generale Siciliani, venuto da Monterosso. Il compianto capo dell'Ufficio Stampa del Comando Supremo, immaturamente spentosi proprio in quest'anno celebrativo, in una sua conversazione alla radio, tenuta il 4 novembre 1937, narrò come nacque lo storico documento.

Compilare il Bollettino del 4 novembre fu facile, egli disse, perché alla fronte tutti sentirono subito «che la vittoria era stata una grandissima cosa». Ordinariamente il Bollettino è una presa fotografica di ventiquattro ore di una battaglia. Ma l'ultimo doveva rappresentare la presa fotografica dell'intera guerra. Nel Bollettino del 4 novembre il Comando Supremo volle dare a tutti pari riconoscimento e gratitudine, esaltando sullo stesso piano meriti azioni e intenzioni. Naturalmente, però, pur rendendo onore a tutti i contingenti, il Bollettino precisò in modo doverosamente inequivocabile le proporzioni numeriche dei combattenti alleati nei confronti delle nostre truppe. Questo fu necessario, perché il modo come la battaglia si era svolta consentiva di ade-

MANDRIA – VILLA GIUSTI. L'INGRESSO SECONDARIO DA CUI ENTRARONO IL 3 NOVEMBRE 1918 I PLENIPOTENZIARI AUSTRIACI PER LA FIRMA DELL'ARMISTIZIO.

MANDRIA – VILLA GIUSTI VEDUTA DAL FIANCO DOVE PASSARONO I PLENIPOTENZIARI AUSTRIACI PER LA FIRMA DELL'ARMISTIZIO.

guare le proporzioni del merito a quelle numeriche. Era naturale che in quei giorni si parlasse, nei rispettivi Paesi, della battaglia francese, della battaglia inglese e persino della battaglia americana in Italia. Bisognava, perciò, che l'Italia affermasse che tali battaglie non erano che azioni singole o secondarie dell'unica grande complessiva battaglia: la battaglia italiana; ed una tale affermazione non si poteva sanzionare che dando un nome alla battaglia stessa, nome che avrebbe dovuto evitare indicazioni di meriti parziali.

Questo nome era necessario, perché in quella parte del Bollettino della Vittoria che parla della battaglia ingaggiata il 24 ottobre e conclusa il 4 novembre, questa non fosse chiamata né delle Grave di Papadopoli, né di Valdobbiadene, come non sarebbe stato giusto che fosse chiamata nemmeno del Grappa o della Sernaglia, malgrado che questi due episodi avessero avuto carattere e formidabile importanza decisiva. Vi fu chi propose di chiamarla battaglia d'Italia; ma al generale Diaz non piacque, perché l'espressione era troppo generica. Fu allora deciso di chiamarla di Vittorio, a cui venne aggiunto, per ragioni di eufonia ed anche per considerazioni sentimentali, l'appellativo di Veneto, perché Vittorio Veneto, oltre la linea avversaria spezzata, si trovava nel punto delicato ove le armate nemiche della montagna si saldavano con quelle della pianura.

Con questa denominazione veniva insieme riconosciuto il merito di tutti ed evitato il pericolo di invadenza o di esagerate interpretazioni a vantaggio di azioni di limitata importanza.

Il generale Diaz volle, inoltre, che tutte le Armate le quali avevano contribuito alla vittoria finale figurassero nel documento ufficiale che la consacrava. Per questo suo ordine, il terzo periodo, che inizialmente suonava: « la fulminea, arditissima avanzata del ventinovesimo Corpo d'Armata su Trento, sbarrando le vie della ritirata alle armate nemiche del Trentino, ha determinato ieri lo sfacelo totale della fronte avversaria », venne, seduta stante, ampliato qual è attualmente: « La fulminea arditissima avanzata del ventinovesimo Corpo della I Armata su Trento, sbarrando le vie della ritirata alle armate nemiche, travolte ad occidente dalle truppe della 7ª Armata e ad oriente da quelle della 1ª, 6ª e 4ª, ha determinato ieri lo sfacelo totale della fronte avversaria ».

Questa fu l'unica modificazione apportata nella revisione del documento preparato per la firma. Nella prima trasmissione telefonica a Roma o nella trascrizione vi fu, però, una omissione. Dove si parla della 3ª Armata il periodo si arrestava alle parole « sulle posizioni da essa già vittoriosamente conquistate », essendo state soppresse quelle che seguivano « e mai perdute », che, collegate alle precedenti, contengono, nel modo più laconico, ma più esplicito possibile, tutta la storia gloriosa e dolorosa della 3ª Armata. Segnalata a Roma l'omissione, la frase venne di nuovo aggiunta: ma il compilatore affermava di non aver mai capito il perché di quest'altra variante, per la quale la frase originale del Bollettino « sulle posizioni da essa già vittoriosamente conquistate e mai perdute » è passata alla storia così: « vittoriosamente conquistate, che mai aveva perdute ».

Il resto del documento, concludeva il generale Siciliani, rimase tale quale venne compilato di getto in quella mattina, « nella quale i fatti dettavano alto, i cuori battevano forte, la commozione era fierezza, l'avvenire certezza ».

Il testo del Bollettino, dopo la revisione del generale Diaz, fu portato personalmente dal Comandante Supremo a Villa Italia. Il Re lo lesse nella sala da pranzo a terreno e lo approvò. S. M. abitava a Lispida dal 20 gennaio 1918, per essere più vicino al Comando e favorire il movimento di ospiti al Quartier Generale. Precedentemente, dal 1º al 18 novembre 1917, la dimora reale si trovava ad Altichiero, a nord di Padova; una residenza tetra, dove Diaz, alle ore 14

ABANO TERME – L'ALBERGO TRIESTE, SEDE DEL COMANDO SUPREMO, DOVE DIAZ IL 4 NOVEMBRE 1918 FIRMÒ LO STORICO BOLLETTINO DELLA VITTORIA.

del giorno 9, si presentò al Sovrano a prendere gli ordini, nella sua qualità di nuovo capo di S. M. dell'Esercito. Il generale Diaz era sconosciuto ai più, ma non al Re, che – parlando di lui il 16 luglio di quello stesso anno – aveva detto: «Questo generale un giorno potrà servire». Ad Altichiero mancava ogni comodità; la villa era sprovvista persino della luce elettrica, e a pranzo, anche con ospiti come Plumer, Fayolle, Foch, si dovevano infilare delle candele nelle bottiglie.

Non potendo adattarsi ad Altichiero, il Quartier Generale passò a Villa Giusti, sulla strada di Abano, dove circa un anno dopo si sarebbe firmato l'armistizio. Ma, dopo due mesi, si trasferì definitivamente nella Villa Corinaldi, a Lispida, presso Battaglia, che aveva come dipendenza la vicinissima Villa Emo, adattissima ad ospitare Capi di Stato esteri e Missioni, in quelle storiche laboriosissime giornate del 1918.

Bella, ariosa villa, circondata dai Colli, con un largo piazzale sul davanti e verdi aiole. A Lispida, in febbraio 1918, la principessa Maria Josè del Belgio si incontrò per la prima volta col principe Umberto, erano allora giovinetti entrambi. I Reali del Belgio erano ospiti dei Reali d'Italia a Villa Emo; e il 6 febbraio, prima dell'ora del pranzo, il ten. col. Vittorio Solaro del Borgo, aiut. di campo del Re, ebbe l'incarico di partire per Firenze e di andare a prendere al Collegio di Poggio Imperiale la principessa Maria per accompagnarla a Lispida. La principessa accolse l'invito con gioia; ma subito dopo si oscurò in volto, pensando di non aver nessun abito per presentarsi a Villa Italia, all'infuori dei suoi di educanda. Col per-

ABANO TERME – IL RIFUGIO ANTIAEREO A DISPOSIZIONE DEI GENERALI DIAZ E BADOGLIO E DI CUI ESSI NON USUFRUIRONO MAI.

messo della direttrice del Collegio, Solaro del Borgo si offrì di recarsi presso una sartoria di via Tornabuoni a prendere un assortimento di abiti confezionati. Poco dopo il generale era di ritorno in Collegio (egli stesso ebbe occasione di ricordare questo episodio rievocando le giornate di guerra del Re soldato) con uno sceltissimo campionario, e la principessa potè partire: al mattino del giorno 8 riabbracciava i suoi genitori e più tardi si incontrava con il principe Umberto. Qualche anno dopo, il del Borgo accompagnava la Regina Elena a Brusselle, come gentiluomo di Corte, e la principessa Maria, rivedendolo, gli disse: – Sa che conservo sempre il vestito di Firenze?

A Lispida, alle ore 20 del 3 novembre, S. E. Diaz annunciava al Re che le truppe italiane avevano occupato Trento ed erano sbarcate a Trieste. L'indomani il Re dava la sua augusta consacrazione al testo del Bollettino della Vittoria.

Villa Italia è oggi Villa Sgaravatti; ché i colli di Lispida hanno ceduto le colture viticole dei conti Corinaldi alle smaglianti colture di fiori degli Sgaravatti. Nelle stagioni di fioritura i campi attorno sono un prodigio di colori e di profumi.

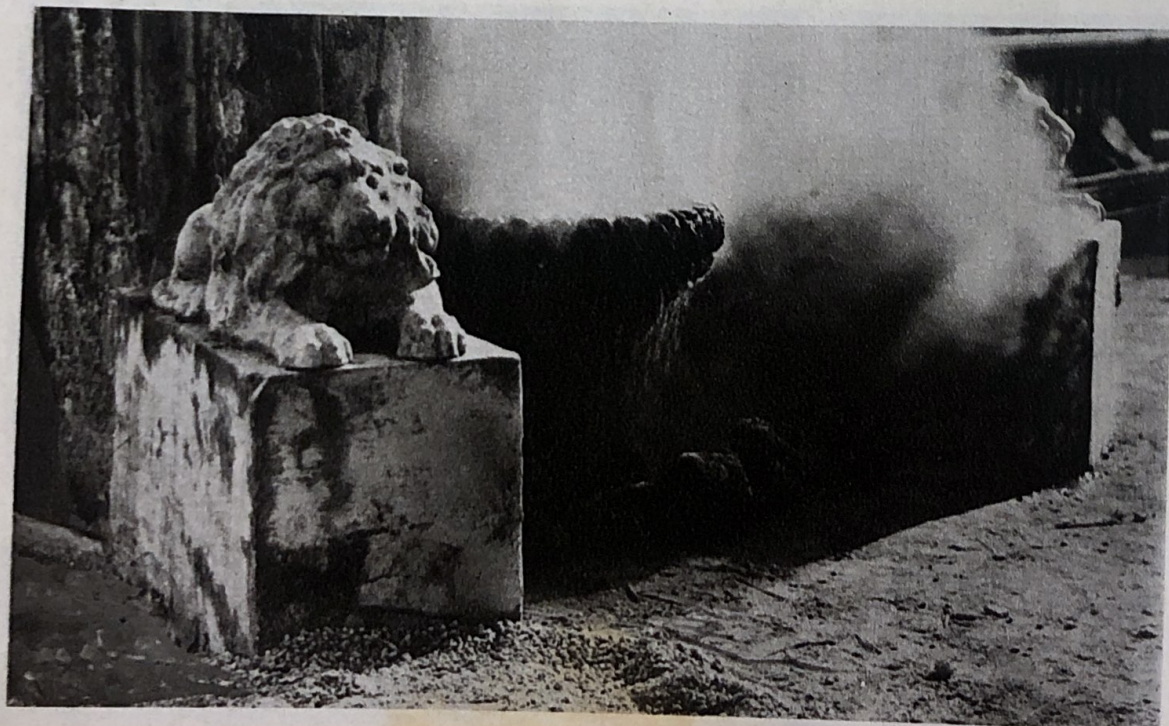
Sulla facciata della villa una lapide ricorda il soggiorno regale: « *Da questa villa – suo Quartier Generale – dal 20 gennaio 1918 – al 7 luglio 1919 – Vittorio Emanuele III – esempio ai valorosi – su monti e mari sacri alla patria – a eterna gloria – le bandiere d'Italia – vittoriosamente guidò* ».

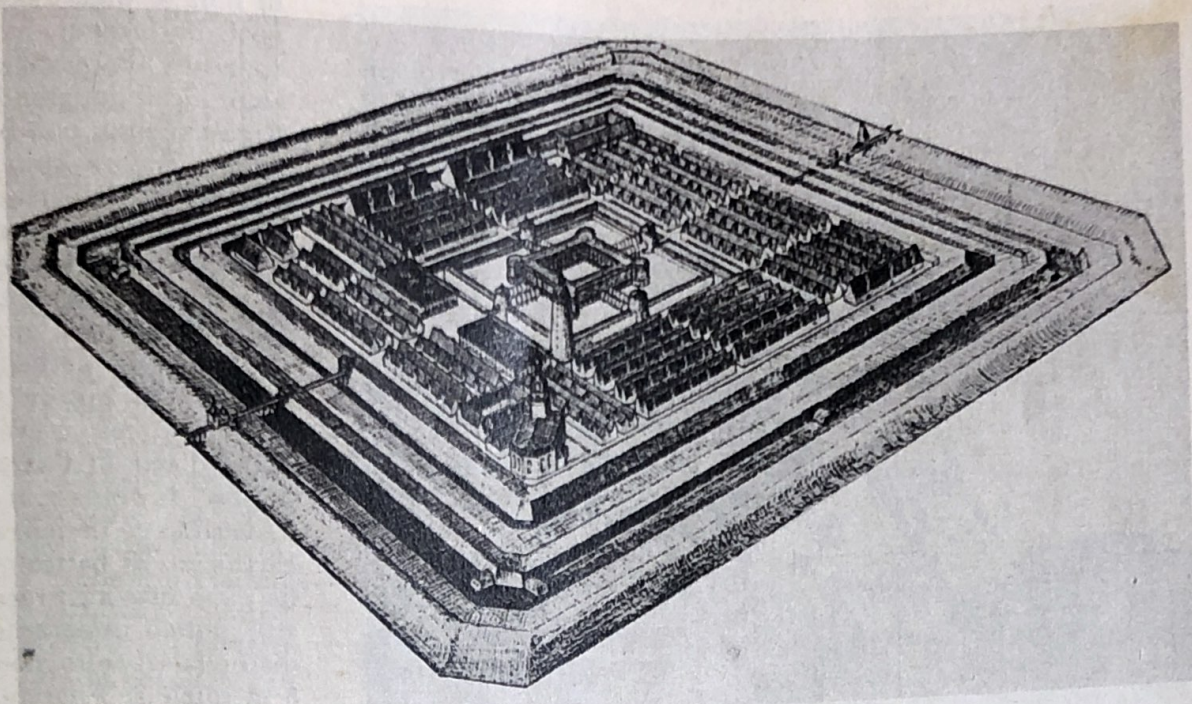
Se a Peschiera, l'8 novembre 1917, il Re affrontò da solo la discussione con i rappresentanti delle Nazioni alleate e li convinse che Caporetto non era una disfatta, ma un episodio che non intaccava la efficienza guerriera dell'esercito italiano, pronto ad irrompere dalla linea del Piave verso la vittoria finale; se a Peschiera il Re disperse la fosca nube che si era addensata per un momento nel cielo d'Italia, a Lispida fu preparata giorno per giorno, in convegni politici e militari, e con decisioni di importanza storica, la vittoria finale.

E mentre a Monterosso si compilava il Bollettino, a Mandria, in una sala di Villa Giusti, Badoglio imponeva l'armistizio: una sala modesta al primo piano, con un tavolo rotondo in mezzo, su cui ora una targhetta ricorda la firma de « l'Armistizio – che con la vittoria delle armi d'Italia – iniziava la fine della guerra mondiale 1915-18 ».

Opportunamente, nessuna di queste ville storiche è stata trasformata in Museo. Vivono in queste case di campagna gli attuali proprietari, compresi della importanza storica della loro dimora; ma la loro vita vi si svolge con ritmo semplice e sereno. Il proprietario attuale di Villa Scalfo, appassionato viticoltore, ogni anno pianta una nuova vigna sui colli d'attorno; a Lispida gli Sgaravatti ampliano sempre più le loro colture floreali; Mandria è centro di vasti possedimenti agricoli; l'Albergo Trieste è frequentatissimo da una clientela di bagnanti, fiera di essere ospite di una casa donde Diaz e Badoglio guidarono gli eserciti alla vittoria. Una targa appostavi di recente ricorda: « *In questo appartamento dimorò – S. E. Pietro Badoglio – Maresciallo d'Italia – Marchese del Sabotino – Duca di Addis Abeba – Primo Vicerè d'Etiopia – anno 1936-XV E. F.* ». Il nome di Badoglio associa così la fatale conquista dell'Impero alla vittoria del Piave.

Il Bollettino della Vittoria non ha mai suonato, per i combattenti del Piave, come la conclusione di un'êra, bensì come il coronamento glorioso di un solenne episodio di storia nazionale e l'inizio di un nuovo ciclo. Dalla occupazione di Trento e Trieste alla conquista di Fiume; dalla Marcia su Roma, che portava nell'Urbe l'Italia di Vittorio Veneto, alla conquista di Addis Abeba, si è svolto per la storia d'Italia un grandioso periodo, che oggi fa coincidere faustamente il Ventennale del Bollettino con l'inizio del XVII anno dell'Era Fascista e con l'anno III dalla fondazione dell'Impero.

P. G. COLOMBI

ABANO TERME – PARTICOLARE DELLA « FONTE DELLA VITTORIA », ANNESSA ALLO STABILE DOVE I GENERALI DIAZ E BADOGLIO ABITARONO DAL 10 GENNAIO 1918.

ALBERTO DURER: PROGETTO DI CITTÀ IDEALE (RICOSTRUZIONE).

LA FABBRICA DELLA CITTÀ IDEALE

La recente Mostra ginevrina della « Città nuova », in cui l'Italia ebbe una parte preponderante, ha riaperto la discussione sui problemi della moderna urbanistica, che deve adeguarsi alle necessità della vita attuale. Questo scritto rievoca i precedenti della « Città ideale » a cui i nostri grandi Architetti, dal Filarete al Sant'Elia, dedicarono studi anticipatori di grandiose realizzazioni.

Quando avremo imparato a passeggiare in una città come si passeggia sotto un porticato o in una chiesa, allora, forse, saremo in grado di intendere la fervente passione che animò i costruttori di città. Si tratta, evidentemente, di apprezzare una qualità superiore dello spirito demiurgico, cioè una manifestazione in grande (anzi, la manifestazione più in grande possibile) di quella volontà creativa che guida l'artista nella realizzazione di una singola opera. La città non è però un edificio e neppure la somma di molti edifici, ma il sistema di rapporti nei quali essi vivono, talmente aperto all'opera dello spirito da essere suscettibile di un ordine religioso morale sociale politico. Quale grande ambizione! L'estensibilità dell'opera architettonica non è mai sfuggita ai grandissimi: nello sfondo del palazzo o della chiesa campeggia sempre, a necessario complemento, la città idoleggiata. Il monumento noi lo vediamo solo, ma è un'illusione: in realtà, l'artista lo ha concepito per collocarlo in un'atmosfera adatta, in un ordine ideale in cui entra gerarchicamente. V'è riuscito talvolta in parte, e allora son nati quei capolavori di piazze, come la Farnese in Roma, quella dell'Annunziata in Firenze, la piazza grande di Vigevano o la piazza dei Signori a Vicenza. V'è riuscito in modo assoluto, e allora sono nate le città. Ma non è il caso più frequente: quando gli ostacoli furono insormontabili, la città rimase sulla carta. Appunto da un desiderio inappagato nasce la città ideale.

Abituati come siamo a goderci l'opera di quel supremo sistematore che è il tempo, noi non

PIETRO CATANEO: PORTI DI UNA CITTÀ IDEALE.

DANIEL SPECKLE: CASTELLI. « ARCHITECTURA VON VESTUNGEN ». STRASBURGO, JOBIN, 1599.

di non so quali necessità vitali, di fatti, di bisogni, ha l'abitudine di sminuire l'importanza delle costruzioni ideali dei grandi architetti del Rinascimento, non badando al loro doppio valore come indice delle aspirazioni dell'artista e della sua inventività: manifestazione filosofica e poetica insieme, specchio dei tempi e ansia dell'avvenire.

La prima città, in ordine di tempo, uscita dal cervello di un uomo è Sforzinda: autore Antonio Averlino, noto più universalmente col nome d'arte di Filarete. In un suo curioso romanzo architettonico, l'Averlino ce ne narra la nascita. Il certificato di battesimo di Sforzinda è un atto di protesta contro lo stile gotico imperante in Lombardia nella seconda metà del sec. XV e al quale il Filarete, fiorentino e quindi uomo del Rinascimento, vuol contrastare. Sforzinda è una vendetta contro i maestri conservatori che lo tribolano nella fabbricazione dell'Ospedale Maggiore a Milano; una vendetta magnifica, paradossale, perché il Filarete immagina di avere per essa pieni poteri dallo Sforza, oltrepassando di colpo gli ingombri di una gerarchia intermedia. Donde il nome per omaggio al Signore, il necessario ossequio cortigianesco al figlio Galeazzo nel nome del mitico monarca che la governa: Zogalia (Zogalea = Galeazzo) e infine le porte chiamate Blandissima, Politissima, Philisphona, Sforsfona, Lodosfona, Scanisfona, Ottavisfona dai nomi dei figli di lui, Ippolita, Filippo, Lodovico, Ascanio, Ottaviano.

Ma anche se l'Averlino fu mosso da un ben collocato orgoglio personale, cioè dall'intenzione di dar prova delle sue abilità di costruttore, in realtà, nel corso della narrazione, l'intento polemico si affievolisce e l'ombra di cortigianeria sfuma, quando ripensiamo che questa ideale architettura non s'intende senza il presupposto del Signore che la realizza. Il Filarete lo dice apertamente, quando assomiglia la generazione architettonica all'umana, possibili, la prima come la seconda, per virtù del padre (che è il principe munifico) e della madre (che è l'artista). Tanto fervente bisogno di creare è come il desiderio della donna amata, poiché non è altro *lo hedificare se non un piacere voluptario, come quando l'huomo è innamorato et chi l'ha provato il sa che nello hedificare l'è tanto piacere et desiderio*...

Sforzinda, nata sotto una congiuntura di stelle propizie, ha una regolarissima pianta poligonale-

sapremo troppo lagnarci. Dal concorso della ondeggiante fortuna, del genio artistico e di molte altre contrastanti o confluenti ragioni è uscito un tutto continuo, organico, analogo in qualche modo alla vegetazione di un giardino o anche più semplicemente alla fisionomia attuale di un duomo, nel quale le generazioni hanno lasciato la traccia del loro passaggio.

Se l'architetto ha dovuto, in pratica, rinunciare a considerare la sua opera tutta realizzata, definita nei secoli ed intangibile, ha reagito in teoria, aspettando sempre il suo principe o il despota illuminato, disposto a tradurre l'idea architettonica nel marmo.

Una scienza utile, ma un po' orgogliosa, come tutte le cose nate da poco, l'urbanistica, in nome

stellare: non più l'arco acuto, ma la *suavità* dell'arco tondo; non la decorazione frastagliata dei nordici, ma il dominio di linee verticali e orizzontali. Nell'economia distributiva dei monumenti campeggia su tutti il palazzo del Signore, nella piazza centrale, dominatore, ma non arcigno, perché decorato di musaici e di vaghe pitture, quasi irraggiasse più che per la sua chiusa potenza, per il suo insuperato splendore.

La fantasia si muove sovrana nell'impostazione di fabbriche altissime, opposte e bilanciate secondo una rigorosa simmetria; nel gioco di gallerie circolari o spiraliformi; nel gettar ponti coperti, a guardia dei quali stanno strutture architettoniche di sapore orientale. Filarete non ha dimenticato le necessità più umili, ma non meno importanti, di una città: il sistema di conduttura delle acque, le fogne, lo sfruttamento delle acque minerali e termali; come non ha dimenticato gli istituti educativi, l'ordinamento razionale dei mercati, del servizio sanitario, delle carceri. In fine, l'artista ha pensato anche a sé, alla sua casa, nella quale hanno da essere dipinti tutti gli inventori e i sapienti dell'antichità e dei tempi moderni, per farne un po' come una galleria dimostrativa del genio.

Un abbandono così pieno alla fantasia, una vena narrativa così brillante non la ritroviamo in Francesco di Giorgio Martini, altra delle meravigliose personalità del Rinascimento italiano. Ma se il Martini è più chiuso e, direi, più schivo del Filarete, la sua città è un organismo non meno logico e geniale. Evidentemente, interviene qui una maggiore aderenza alla realtà, un maggior rispetto alle condizioni ambientali e naturali, di cui pur si deve tener conto quando si voglia che la città non resti solamente un'astrazione ideale, ma viva. L'architetto si preoccupa, ad esempio, che la piazza principale, definita *umbilico della città*, sia da tutti comodamente raggiunta, ed è tutto compreso del necessario fluire e rifluire dalla periferia alla piazza, della interdipendenza, insomma, degli edifizi vitali della città, e il suo studio è diretto a una sistemazione artistica e

DANIEL SPECKLE: CASTELLI. «ARCHITECTURA VON VESTUNGEN» STRASBURGO, JOBIN, 1599.

ANTONIO AVERLINO DETTO IL FILARETE: PIANTA DI SFORZINDA (DAL «TRATTATO DI ARCHITETTURA»).

GIACOMO PERRET: PALAZZO DEL SIGNORE.
DALL'OPERA « FORTIFICATIONS ET ARTIFICES », PARIS, 1601.

razionale degli organismi eccentrici, in vista della loro necessaria relazione con la piazza grande, ferma restando la distribuzione sparsa delle botteghe (speziali, sarti, merciai); remote dal centro per necessità igieniche le industrie rumorose, come l'arte dei fabbri, o le meno pulite, come l'arte dei calzolai.

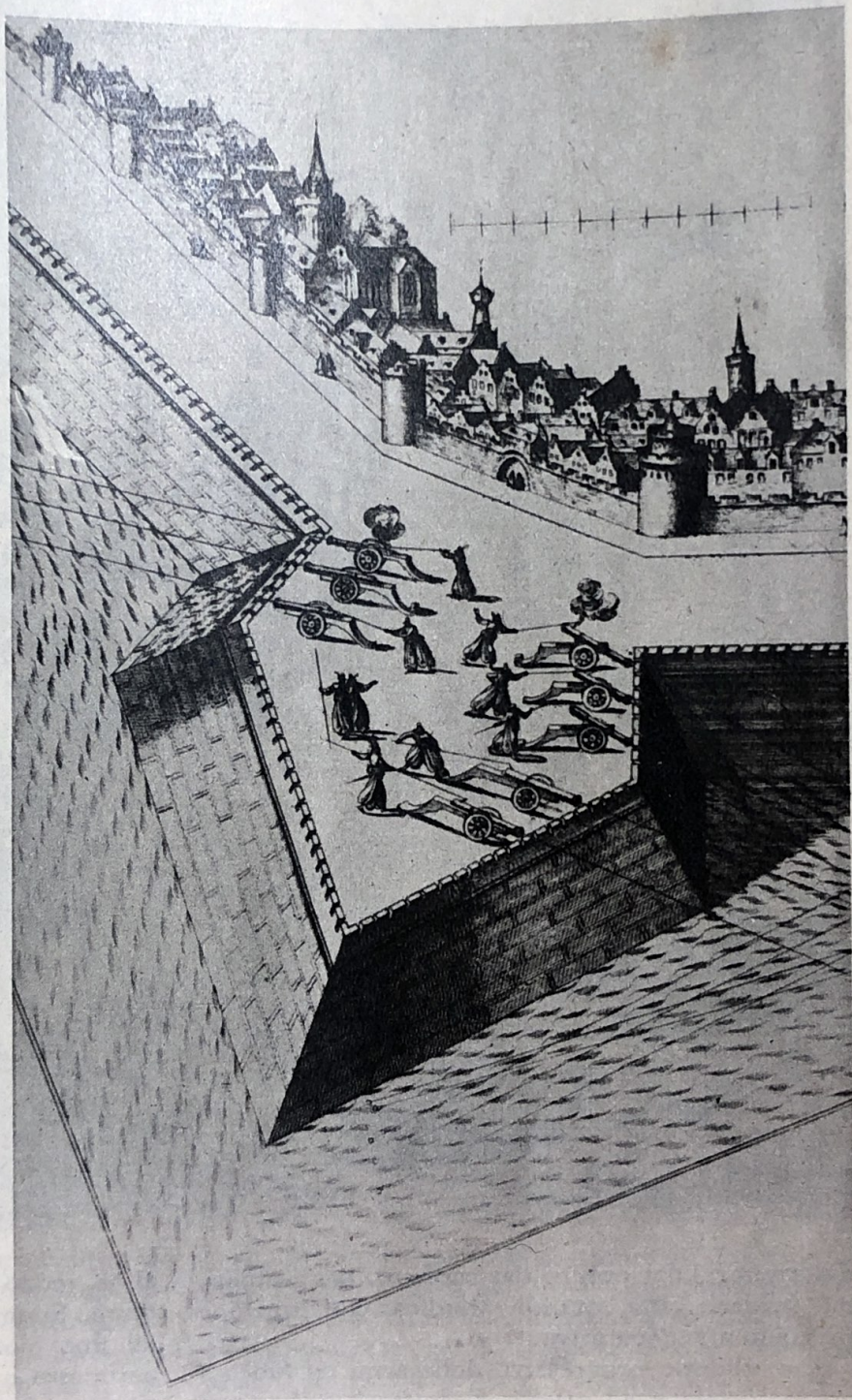
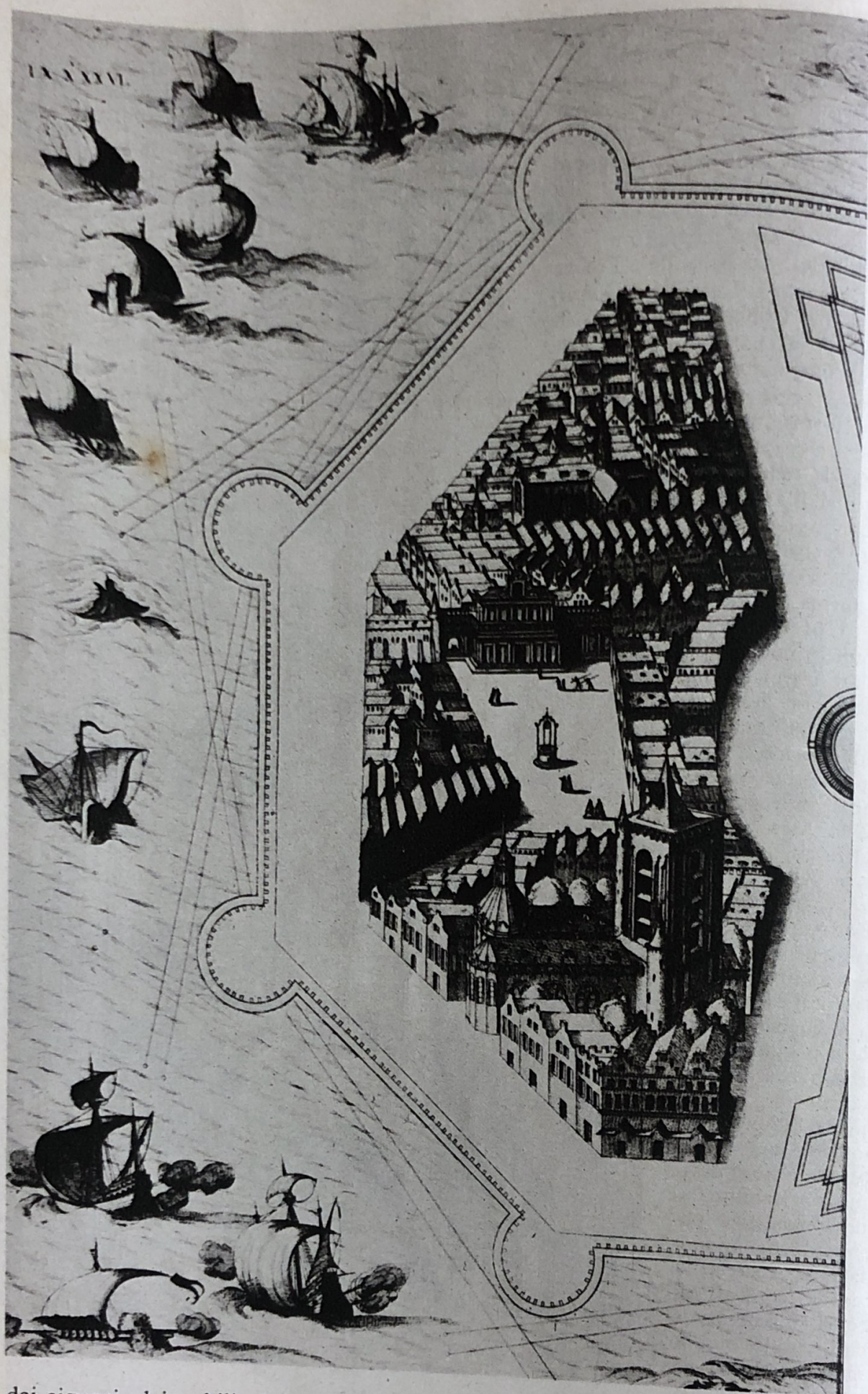
Impostato e risolto il problema economico, uno speciale interesse è riservato alla ricreazione fisica e spirituale dei cittadini. Anfiteatri e palestre saranno costruiti non solamente perché il popolo veda, ma perché partecipi anche alle feste che vi si celebrano. Questa sensibilità corale (oseremmo dire corporativistica) va di pari passo con una rigorosa concezione gerarchica e un senso così acuto del valore delle categorie sociali e delle loro funzioni, che si riflette nelle proporzioni degli edifizi. Non fa mistero, il Martini, che la sua città è società di diseguali, legati da mutui rapporti. Ciò egli vede nell'economia della natura, nella maggiore o minore perfezione che Dio ha dato agli esseri. Non farà meraviglia, poi, che questa concezione sociale di solidarietà assuma un aspetto religioso.

Naturalmente un ordine così elevato di rapporti edilizi mira alla propria conservazione e ampliamento con cura assai più scrupolosa di quanto non avvenga nell'astratta città del Filarete. È evidente ancora che, più vicina alla realizzazione, la città del Martini faccia i conti con un nuovo elemento. Francesco di Giorgio Martini, la cui ufficiale attività è quella di ingegnere militare, dispone di tutto un armamentario tecnico e pratico da fortificazione, di ricchezza inusitata.

L'ossatura difensiva, che si manifesta specialmente nel perimetro, è pensata di volta in volta per una città di determinate condizioni geofisiche: in montagna, in pianura, sul mare, sulla riva di un fiume. Con singolare intuito militare ed artistico egli traccia piante stellari, poligonali, quadrate, triangolari, circolari. Talvolta il motivo ornamentale ha il sopravvento: l'artista insegue i sogni di una matematica ardita e ossessionante. Sembrano riaffiorare le magie del labirinto, gli intrecci inestricabili di vie senza fine o senza speranza, di cui non solo la Grecia, ma anche il Medio Evo si compiacque. Altrove, per reagire a questa fuggente geometria, sono disegnate con gran lusso di grafici le più minute particolarità defensionali, dalle steccate ai ponti levatoi, dalle saracinesche alle batterie delle armi da fuoco, ovunque con una genialità inventiva che non si ritrova nem-

meno in Leonardo. Su questa facile via era il passaggio alla città eminentemente militare, alla cittadella, alla fortezza orgogliosa e sospettosa, posta al valico delle più importanti vie di comunicazione, alle frontiere naturali e politiche dei paesi, nelle marche e alle marine. L'ingegnere-artista, con versatilità tipicamente italiana, elabora piani di difesa e di offesa, immaginando fra l'altro nuove strutture di armi da fuoco.

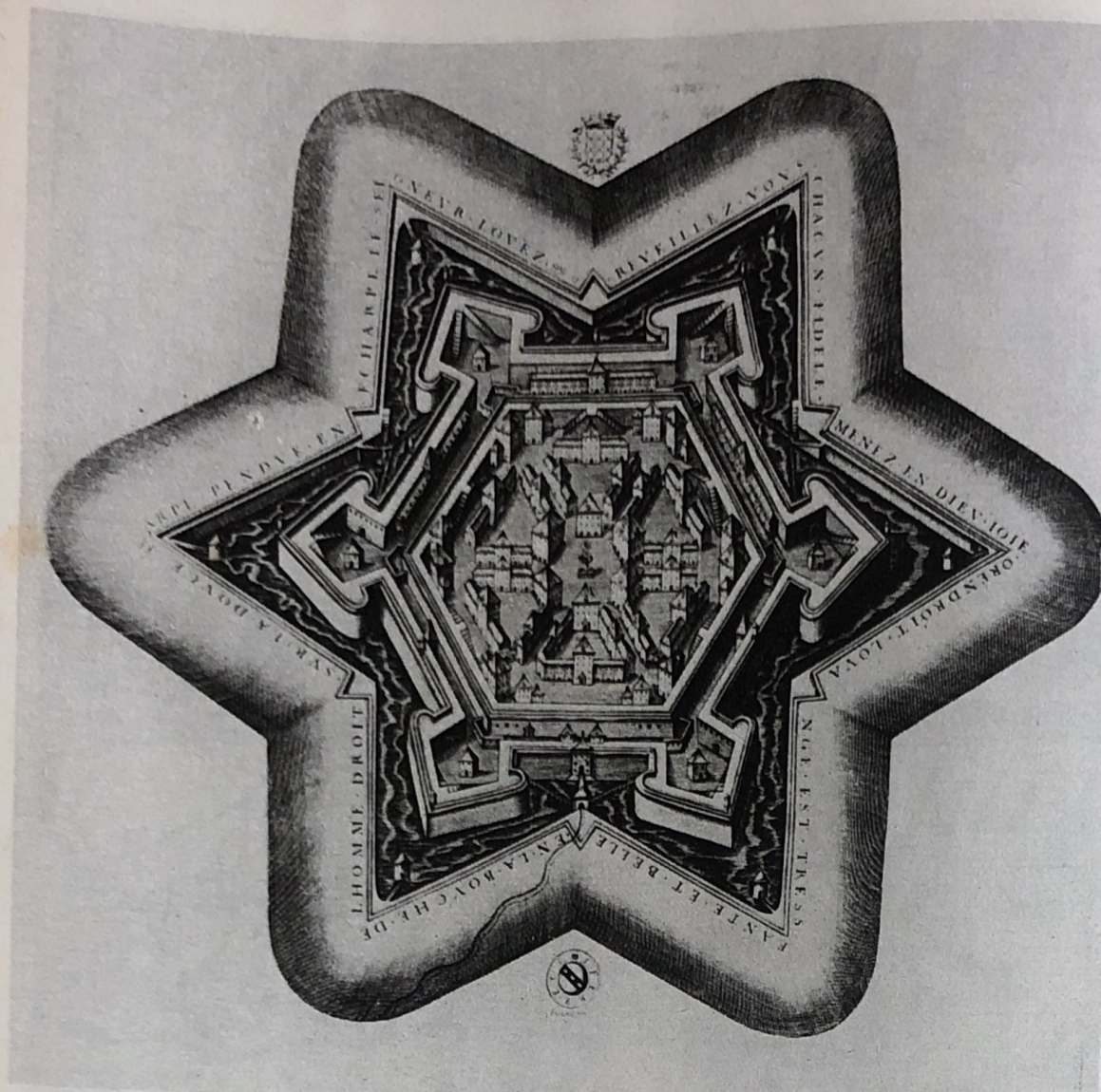
Dal Filarete al Martini, dal Sangallo a Francesco de Marchi, al Cataneo, al Lupicini, al Vasari, allo Scamozzi, nella costruzione della città ideale, la pianta più curata è la centrale, sia pure con perimetro non esclusivamente circolare, ma poligonale o stellare. Il primo, invece, che decisamente adotti la forma quadrata, come tipico ed unico modello, è il Dürer, un grande tedesco sognatore innamorato dell'Italia. La città del Dürer è chiusa, arcigna, allineata come un accampamento romano. È stata posta la questione se con questa forma egli ritorni all'antico, o sia il precursore di tempi nuovi. Come è noto, il sistema quadrangolare è tipicamente romano. La scacchiera delle vie orientate secondo gli assi incrociati del cardo e del decumano è ripetuta dai legionari ovunque, in Britannia, in Germania, in Spagna, in Gallia, in Africa, in Asia Minore, in Dalmazia. D'altra parte, le città moderne tendono a svilupparsi in senso rettangolare (particolamente nel '700 e nel periodo neo-classico). Ma non hanno ragione coloro che fra le due soluzioni, identiche idealmente, nei tempi remoti e nei vicini, fanno del sistema radiocentrico una novità medioevale o peggio un derivato dal costume barbarico dell'accampamento disposto circolarmente. Che la forma radiocentrica ebbe sviluppo notevole nel Medio Evo è incontestabile; ma ciò si deve, più che a disegno prestabilito, al gioco naturale delle esigenze politiche e commerciali, che impongono l'organizzazione costruttiva attorno a un centro, come il castello, il convento e l'episcopio, con andamento aderente a mille e mille necessità ambientali, effetto di un complesso insieme di cause, mentre la città romana è già sorta quando l'aratro ha tracciato il solco delle mura. La verità è che la forma circolare, come è adottata dal Rinascimento, non è suggerita dal Medio Evo, ma dalla stessa antichità, che l'ha prima elaborata; con che non si vuol negare che la suggestione teologica medioevale della circolarità-perfezione l'abbia arricchita di significati ignoti all'evo antico. Comunque, Dürer non è né l'epigono, né l'annunciatore di tempi nuovi; ma piuttosto, per la verità, bisogna affermare che, di fronte ai suoi maestri italiani, egli si chiude nella formula assai limitata della città concepita come complemento del castello del Signore.

Se originalità v'è, essa va piuttosto ricercata nella pianta del castello, ideato di grandi proporzioni, circondato da mura e fossati e distanziato dal rimanente abitato per mezzo di una fascia di 200 metri di lunghezza. Invano, poi, si cercherebbe nell'abitato qualche traccia di popolo, i singoli blocchi di costruzioni essendo, secondo un rigoroso ordine di precedenza, abitati

PARTICOLARE DI FORTEZZA POLIGONALE A OTTO LATI: BALUARDO SENZA CASAMATTA, CON APPRESTAMENTI DIFENSIVI IN AZIONE. LUNGO LA FASCIA PERIMETRALE SI PROFILA LA CITTÀ FANTASTICA. SECONDO L'IDEAZIONE DI FRANCESCO DE MARCHI («DELL'ARCHITETTURA MILITARE», BRESCIA, COMINO PRESEGNI, 1599).

CITTÀ POLIG[...] MUNITA DI TOR[...] NI E DIFESA [...] PARTE DI TERR[...] UNA FORTEZZA [...] DRILATERA. FR[...] MARCHI: « DELL'A[...] CHITETTURA MIL[...] RE », BRESCIA, [...] NO PRESEGNI, 159[...]

dai signori, dai nobili, dai capitani, dagli alfieri, dai soldati: città, quindi, araldica, con funzione prettamente decorativa.

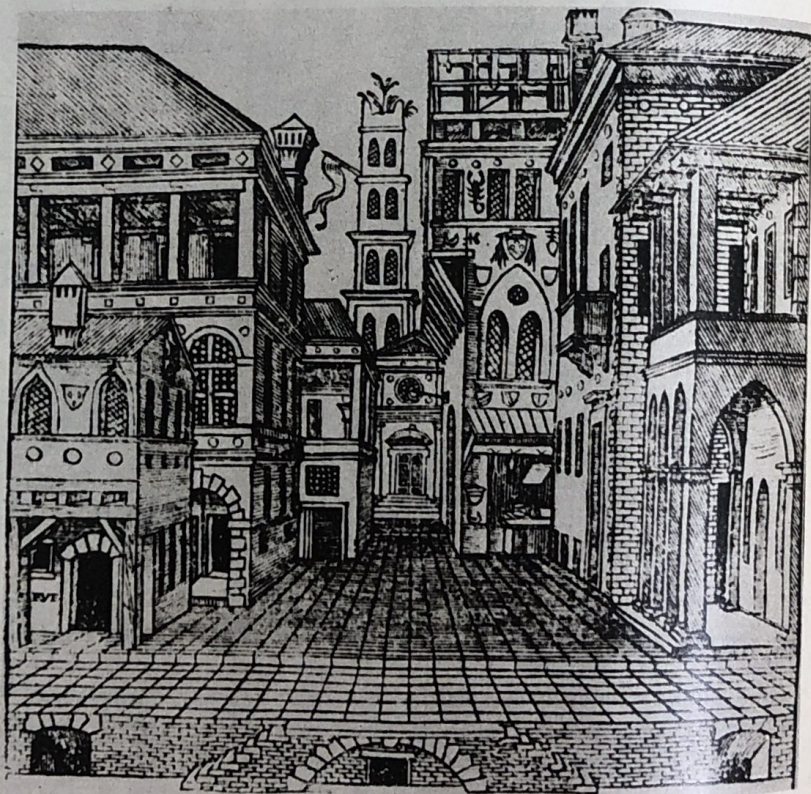
Lo sviluppo progressivo delle armi da fuoco a lunga gittata e ad effetto distruttore finisce per esercitare una considerevole influenza sulle ricerche intorno alla città ideale. Lo studioso e l'inventore concentrano la loro attenzione sul miglior modo di organizzare la resistenza delle mura. Sono gli Italiani i primi a capire che, a tal fine, non basta semplicemente ingrossare il perimetro o moltiplicare gli anelli delle mura, e ad accorgersi che la chiave sta nella speciale disposizione geometrica dei baluardi e delle cortine e nel loro rapporto angolare. In Girolamo Maggi, in Antonio Lupicini, in Giovanni Bel-

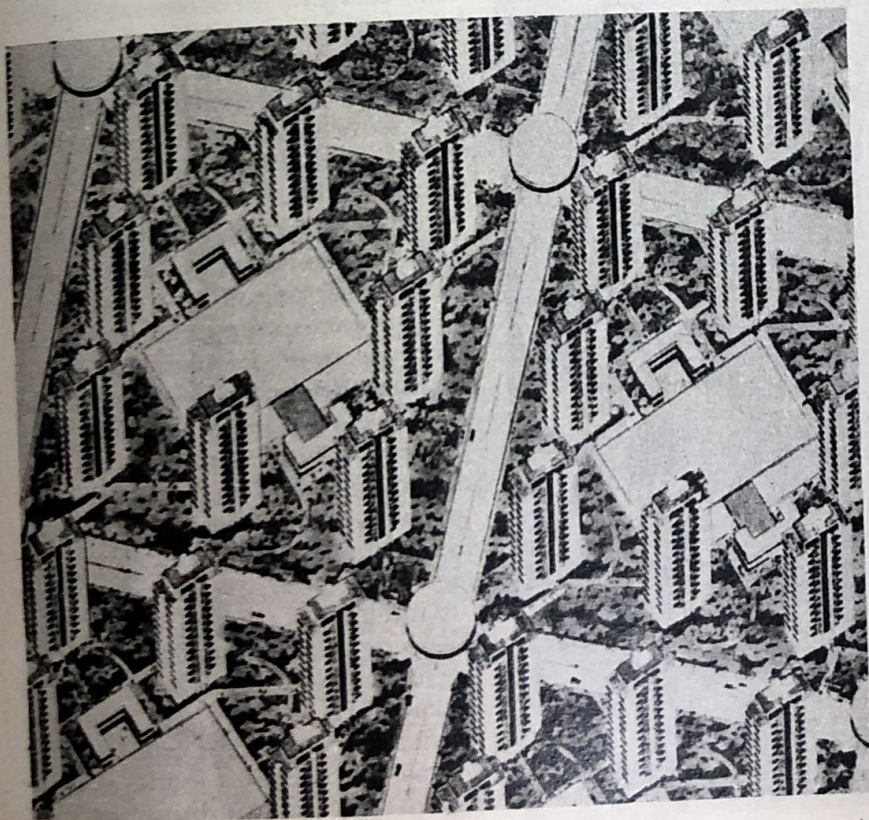
FR. DE MARCHI: ASSEDIO DELLA CITTÀ IDEALE. DALL'OPERA: « DELL'ARCHITETTURA MILITARE », BRESCIA, COMINO PRESEGNI, 1599.

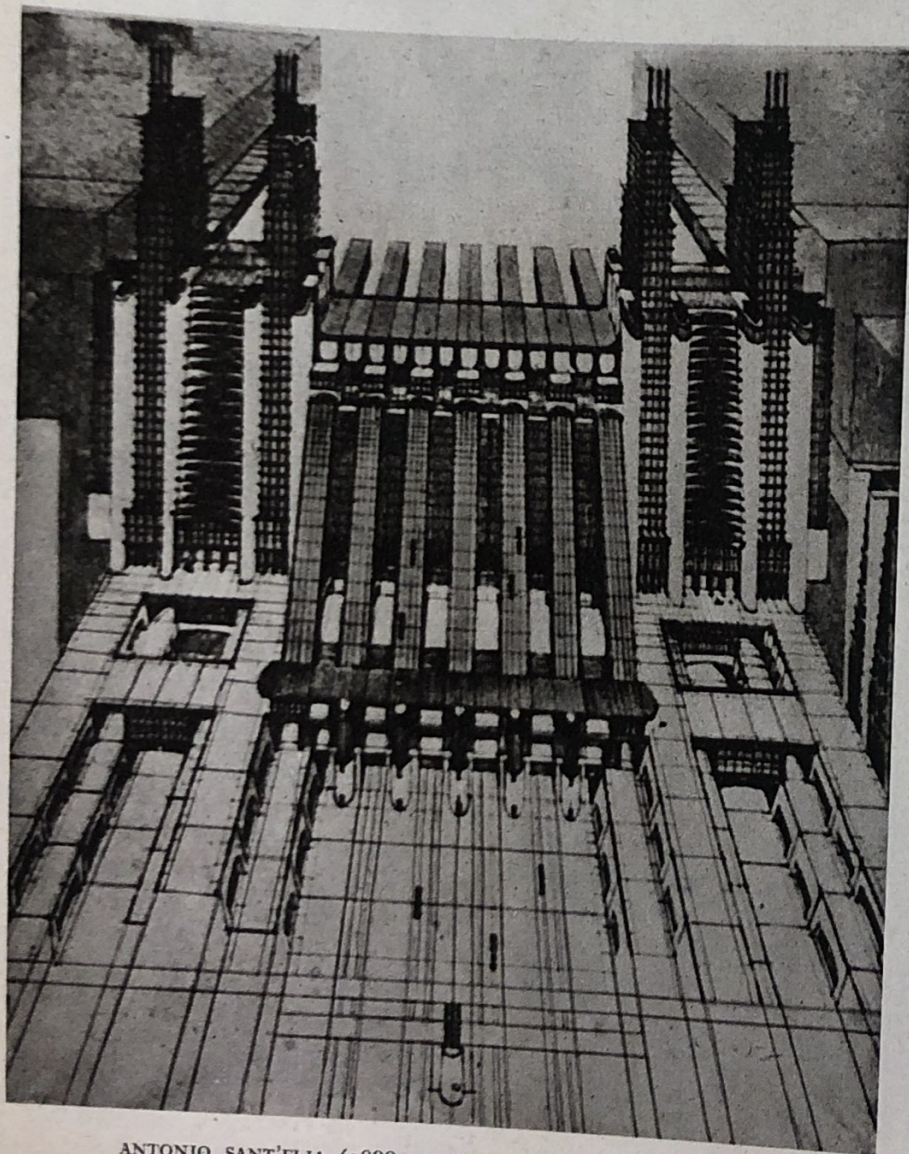
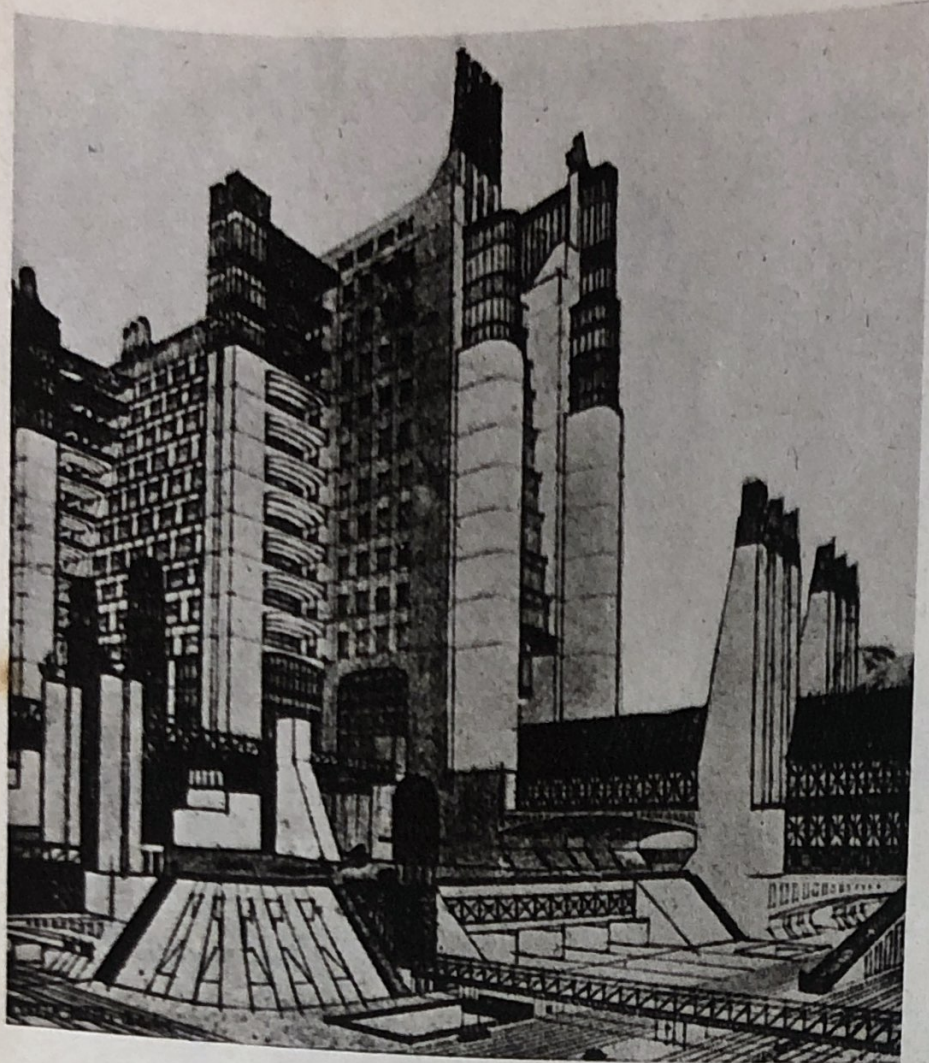
lucci la cura per il perimetro è soverchiante, la città scompare nella fortezza, l'architetto nell'ingegnere. Per non parlare di Pietro Cataneo, che ripete o plagia Giorgio Martini, l'equilibrio fra l'elemento artistico e il tecnico si salva ancora in Francesco de Marchi, specialmente in grazia alle belle incisioni di cui ha voluto decorata la sua opera. Il De Marchi esercita una tale influenza e il suo nome rappresenta una tale autorità in materia, che ancora nel 1810 Luigi Marini pensava ad una ristampa dell'opera e la dedicava a Napoleone. Attingendo largamente alle opere dei predecessori, il De Marchi sistema e correda di cifre e di calcoli i tracciati, sempre con grande senso d'armonia e di verità. Con speciale predilezione egli osserva le città di mare o fluviali,

GIACOMO PERRET: CITTÀ ESAGONALE, DALL'OPERA «FORTIFICATIONS ET ARTIFICES», PARIS, 1601. (UN LATO = 80 TESE = M. 91,603. PERIMETRO = M. 549,618)

come le più esposte a pericoli di sopraffazioni e di assedî improvvisi, rivelando in nuove originali soluzioni il suo genio inventivo. L'abitato, se appare subordinato alle necessità difensive, prende nuova vita da esse; e nascono così, ad esempio, gli schemi di una città che nella rete delle sue strade segue l'andamento del fiume; o la disposizione lunare di città marinare, che sembrano concentrarsi tutte nella piazza silenziosa; oppure, passando nella vera e propria strategia, i grandi piani di città e di armati e visioni dimostrative di assedî.

Quasi contemporaneamente e in senso analogo al De Marchi, lavorava a Strasburgo Daniel Specklin, ispirandosi, insieme, agli Italiani e a Dürer; irto di cifre, ma non tanto da spegnere gli abbandoni della fantasia costruttiva e le fini considerazioni sulla ragione sociale.

Frattanto, in Italia il problema della città ideale, passato attraverso il crogiuolo delle nuove esperienze

SEBASTIANO SERLIO (1566): SCENA «COMICA».

GIACOMO PERRET: CITTÀ E CITTADELLA, DALL'OPERA «FORTIFICATIONS ET ARTIFICES», PARIS 1601. CITTÀ DI 16 LATI (OGNI LATO = 80 TESE = M. 91,603)

militari, dopo aver interessato fugacemente il Palladio, arriva allo Scamozzi, il quale a ragione se ne può considerare il sintetizzatore e codificatore. Ritorna con lui il gusto urbanistico della disposizione organica delle vie e delle piazze; il senso dello spazio e la gerarchica disposizione degli edifici pubblici, insomma quella misura umana in cui eccelle la economia costruttiva degli Italiani. Ancora qui, attraverso gli abitati, si scorge il *popolo virile et animoso et pieno d'ingegno*. Ancora qui è manifesta la volontà dell'artefice che vince le indifferenti od ostili condizioni naturali. Ma con l'*Idea universale dell'architettura*, il senso sociale, che così bene completa e, quasi direi, feconda l'ispirazione artistica, è ormai, in Italia, al crepuscolo. Il problema della città ideale si sposta dal piano architettonico a quello letterario e filosofico, dall'arte alla speculazione. Esce la *Città del Sole* del Campanella.

LURCAT: CITTÀ IN ALTEZZA.

ANTONIO SANT'ELIA (1888-1916): LA CITTÀ DELL'AVVENIRE.

In senso urbanistico, gli eredi degli Italiani sono i Francesi. Il savoiardo Perret, di Chambery, coi suoi frastagliatissimi poligoni multilateri, vigorosamente incisi nel suo splendido libro, fa pensare a una società calvinistica retta a rigido principio teocratico. Dopo il Perret, il Vauban. Ai Francesi succedono gli Olandesi. Col secolo XIX l'urbanistica deve risolvere problemi di natura assai complicata. Non v'è più bisogno di fortificazioni; ma le città si popolano con ritmo incessante. Nascono i problemi degli agglomerati sociali, dell'industria e della circolazione. I nuovi mezzi meccanici hanno sconvolto radicalmente il tranquillo movimento della città. Le nuove condizioni sociali hanno imposto un tenore di vita più alto, un senso più diffuso della dignità umana, quindi la richiesta di maggiori agi. Lo *sport* favorisce un contatto più intimo con la natura. Si aspira alla luce, all'aria, al sole. D'altra parte, la civiltà industriale, con la conseguente concentrazione di masse operaie in spazi limitati, opponendosi a questo naturale orientamento, ne inacerbisce e quasi direi ne esaspera il desiderio. Il movimento si accelera al principio del secolo XX. Le città, più che rinnovarsi, si sconvolgono. Dinanzi alla paura dei conservatori e dei trepidi che, costretti ad accettare il nuovo, non sanno come tutelare l'antico e assistono impotenti allo spettacolo delle nuove forze meccaniche, risorge ancora una volta il teorico ed ha il bel nome italiano di Antonio Sant'Elia. La sua *Città dell'Avvenire* rimane sulla carta, ma la derisione primitiva si muta in osservazione riguardosa prima, poi in studio entusiasta: molte sue indicazioni sono accettate. Lentamente la città di carta celebra la sua vittoria. Come altre volte; perché, oltre a non perdere mai la sua importanza quale documento dell'idealità e della maturità politico-sociale dell'artista, essa ebbe la sua traduzione nella pietra, quando parzialmente, quando totalmente (Pienza, Palmanova, Terra del Sole, Gattinara, ecc.).

Questa traduzione sarebbe poi da considerare in senso irreale, scenografico e spettacolare. Qui l'ardente brama di costruire i mondi meravigliosi non ha più limite alcuno.

SERGIO SAMEK-LODOVICI

(Fot. Barsotti)

TELEMACO SIGNORINI – LAGO DI SCOZIA.

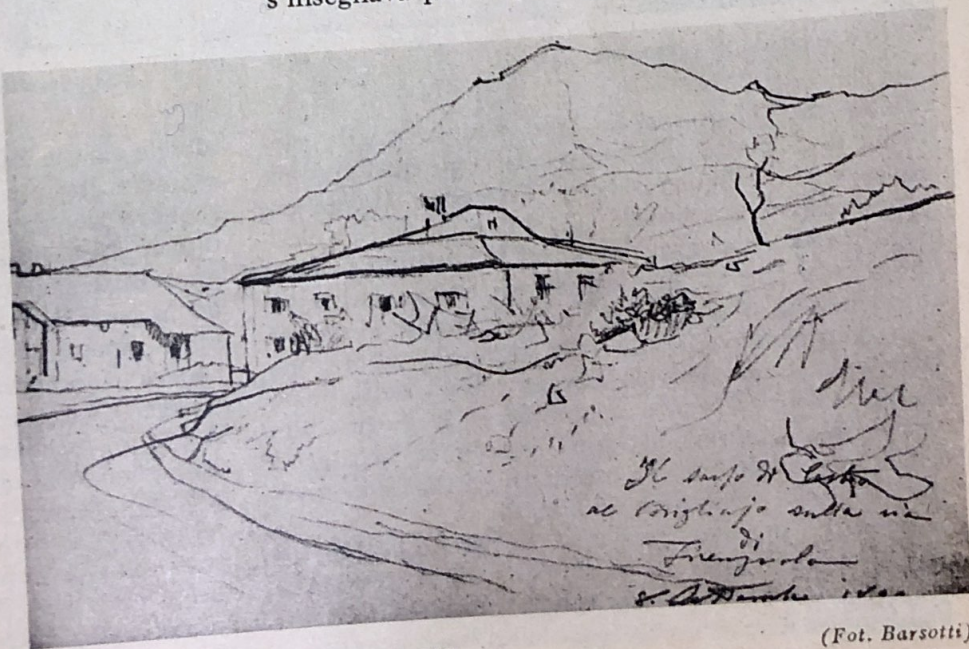
TURISMO ED ARTE

DAI DISEGNI INEDITI DI TELEMACO SIGNORINI

Telemaco Signorini, il grande macchiaiolo, sentì nella sua lunga esistenza d'artista irrefrenabile il bisogno, che fu comune a tanti in quel tempo (ed è poi di tutti i tempi), di interpretare le cose circostanti, del mondo e della natura, attraverso la matita o qualunque altro mezzo di disegno. Telemaco disegnava perfino sui polsini, su quei polsini inamidati che usavano allora e parevano cartone. Perciò, oltre la vasta, originale, rivoluzionaria opera pittorica da lui composta e sulla quale la storia dell'arte italiana nel secolo decimonono ha già detto parole definitive, egli ha lasciato centinaia e centinaia di disegni inediti fatti in varie occasioni e in varie parti d'Italia e d'Europa, che costituiscono una raccolta preziosa e ancor poco nota, ma con rispettosa intelligenza e diligente amore conservata dai degni eredi e nipoti di lui.

Il Signorini può essere una grande guida illuminatrice di luoghi, paesi, genti: i particolari del suo disegno sono un progressivo riconoscimento della realtà, quella realtà idealizzata che l'artista fiorentino pittore e incisore voleva a base di ogni concezione estetica. La mole ingente di questi disegni è stata da lui stesso meticolosamente ordinata e disposta geograficamente per lo più, e quando essa sarà conosciuta attraverso una pubblica esposizione accrescerà il merito già di per sé grande di questo principale autore e teorico del macchiaiolismo toscano.

Uomo casalingo e nello stesso tempo ansioso di conoscere nuovi climi e nuovi paesi, il Signorini ha fissato, con una delicatezza senza pari, volti e aspetti d'Italia, specialmente di Toscana, Liguria, Veneto e Romagna; e, fuori, la Francia e l'Inghilterra e la Scozia soprattutto devono a lui il fissamento in queste cartelle, tracciate così per uso privato, di alcuni momenti paesistici deliziosi e di rarissima sensibilità.

Il lavorare all'aria aperta, lo scrutare e il guardare con occhi intenti e appuntare e disegnare può parere una cosa necessaria ad ogni artista e superflua perfino a rilevarsi, eppure, alla metà dell'Ottocento, il *plein-air* fu un modo di battaglia, un segno di rivolta contro l'accademismo ancora imperante e verso il quale i macchiaioli movevano i loro violenti assalti. Il cielo, nelle scuole d'arte, s'insegnava per lo più che dovesse essere sempre

(Fot. Barsotti)

TELEMACO SIGNORINI – IL SASSO DI CASTRO.

TELEMACO SIGNORINI – PERETOLA. *(Fot. Barsotti)*

quello di Velazquez, la luce sempre quella piovente fiocamente dai finestroni degli studi, ed era considerato ribelle perfino l'innocuo Hayez coi suoi soggetti medievali.

La gioia di confondersi con la natura e di farla propria anche su un pezzetto di carta o sul tavolino rustico d'una trattoria di campagna era un dato suggestivo di vita per Signorini ed era una premessa quasi teorica per la scuola della quale fu appassionatamente sostenitore. E l'altro fervente macchiaiolo Adriano Cecioni ci ha riferito più volte quali erano i momenti più belli di questa loro vita dinamica all'aperto.

« Sparsi per la campagna di Montelupo... un chiamarsi di tanto in tanto con urli per comunicarsi gli entusiasmi di motivi veduti e un riunirsi, a volte, per notare il passaggio d'un barroccio sopra una strada bianca dalla polvere, e un dire con enfasi: «Guarda, Banti, la bellezza di quel leccino sul fondo! Guarda, Signorini, il tono delle ruote sul bianco delle strade. Guarda la forza degli sbattimenti! Pointeau, Borrani, venite qua!».

Pointeau (italianizzato in Puntacqua) rideva forte «e quando ride il francese – dicevano i contadini di Montelupo – si sente perfino dalla Capraia ».

Signorini sapeva che Daubigny, il grande paesista, era stato per dei mesi su una barca a dipingere i pioppi del fiume Oise e i salici fra un cielo tenue velato e il lento fluire delle acque. E così avevano fatto Corot, per respirare, godere e far sua col pennello la luce dell'Umbria; Rousseau per le ombre della foresta di Fontainebleau; Décamps per fermare i cavalli, le fattorie, le donne delle campagne francesi, e Troyon per sentire i fiati dei suoi bovi meravigliosi...

Il senso della scoperta fatta fuori delle chiuse aule accademiche comunicava a questi disegnatori e a questi pittori una euforia, un godimento che era anche fisico. Signorini stesso ha narrato con entusiasmo (fu uno scrittore vivace, sebbene un po' troppo bozzettistico, poeta icastico e satirico anche irruente) quello che trovò una mattina d'estate del 1860 nel mercato della Spezia, allora microscopica. Aveva seguito alcune donne buffe e strane, vestite in una certa maniera che un pittore ci sarebbe stato cent'anni a guardarle, davanti e di dietro. Eran le venditrici d'uva, dello squisito oro di Biassa, le abitatrici di quel misterioso paese appollaiato sul monte, a pochi passi dalla civiltà più moderna e che è sembrato fino a pochi anni addietro, fin quando l'opera rinnovatrice del Fascismo non si è fatta sentire, quasi un luogo impenetrabile dell'Asia. Il pittore, seguendo quelle donne, andò a finire su su fino a monte Parodi e poi dietro al forte, giù al Santuario, e quindi dinanzi all'immensità del mare, che pare disabitato e selvaggio da Portovenere alla punta del Mesco. Che scoperte, che provviste d'aria, di sangue, d'idee, di forza quella salita lassù! Tutte le idee di Telemaco sui problemi del colore e della luce avevano (a lui pa-

reva) una conferma formidabile. Ma intanto che gioia nuova a disegnare così e lassù!

Su per giù in tale maniera occasionale si è andata formando, in margine al suo lavoro di pittore, questa preziosa raccolta di disegni; vera rappresentazione, e talora più vera di ogni altra, dell'arte di Signorini, a volta a volta esercitantesi, incuriosita e pacificata, su di uno svolazzo qualunque, su di una nota qualsiasi dell'immenso mondo.

La fisionomia artistica di Telemaco Signorini assumerà ancora importanti sviluppi di valutazione quando i suoi disegni, che direi turistici, saranno diffusi tra gli studiosi e i cultori: con essi egli coordinava anche e dava sintesi sempre più vaste della sua poetica. Il continuo contorno di cose e di fatti era insomma, date la sua formazione e le sue premesse teoriche, un modo di non cadere nel vuoto, nell'indeterminato, che – diceva in quegli anni il Carducci – sono la morte della poesia. « Le impressioni su Telemaco – scrive Cecioni – non agiscono in modo passeggero, come avverrebbe sulla pasta del pane, ma rimangono come quando son fatte sull'intonaco fresco ».

Senza fermarci sulle infinite varietà di pose e di facce, di movimenti e sguerguenze di aspetti umani (ragazzi e ragazzotti, cavalli, vecchine delle Cinque Terre a bizzeffe, teste, testine, testoni e testacce, cani, topi, maiali) è interessante seguire il grande artista nei suoi viaggi, nelle sue scampagnate, nelle sue gite, per i dintorni di Fiesole come sul battello da Boulogne a Folkestone. Si accennerà solo alle sue impressioni inglesi e scozzesi e francesi, per dire più particolarmente di quelle italiane. Con la guida di Signorini si potrebbe fare un viaggio retrospettivo nella Toscana, Emilia, Romagna, Liguria, Veneto del secondo Ottocento e ammirare la finezza, la immediata freschezza che le linee tracciate da lui conservano di luoghi, ormai dal piccone demolitore mandati nel mondo dei ricordi.

Molti di questi disegni son perfino del '51, quando Telemaco aveva 16 anni, parecchi del '53 e '54 e altri del '56, al tempo del suo primo viaggio turistico-artistico a Venezia. Viaggio formativo per quello che doveva poi essere il Signorini: è noto quanto i macchiaioli si riconducessero al chiaro-scuro vibrato dei Veneziani dell'ultimo Cinquecento, e quando Signorini fu nel pieno della polemica a difesa della nuova scuola, gridò una volta: « I nostri primi maestri sono il Tintoretto e il Tiepolo: essi i macchiaioli dell'antichità, come avanti nel '400 i Lippi, i Benozzo, i Carpaccio ».

Il Ponte di Rialto è tra le sue preferenze di matita, e sono di questa sua prima fase le impressioni fugaci, ma realizzate anche con poco, di Piazza del Duomo a Firenze, della Darsena di Livorno (del 1853), di Siena, in parecchie variazioni, con San Gimignano, e i dintorni di Firenze: Le Forbici (che allora potevan sembrare campagna); le Mulina di Rovezzano, San Gaggio, il Valdarno (con saggio

TELEMACO SIGNORINI – UNA VIA DI EDIMBURGO. *(Fot. Barsotti)*

TELEMACO SIGNORINI, RIOMAGGIORE VISTO DAL SANTUARIO.

(Collez. Signorini)

quasi calligrafico) e l'Affrico ai limiti allora della città e Vico in Valdelsa (mèta preferita di escursioni), e Riomaggiore e le adorate Cinque Terre, da lui ripetutamente descritte col disegno, col pennello e con la parola. (Un raro suo opuscolo di prose è intitolato « Riomaggiore »).

Venute, dopo, le scoperte dell'Elba e della strada della Futa (vera inesauribile miniera, e non solo per Signorini e non solo allora, di ispirazione e di vedute intime per lo spirito) abbondano le prove a goccia a goccia godute di Pietramala, più volte presa in puri e rapidi segni. E poi lo sfasciato

TELEMACO SIGNORINI – PIAZZA DI SETTIGNANO. (*Collez. Signorini*)

TELEMACO SIGNORINI – PIANCASTAGNAIO. (*Collez. Carnielo*)

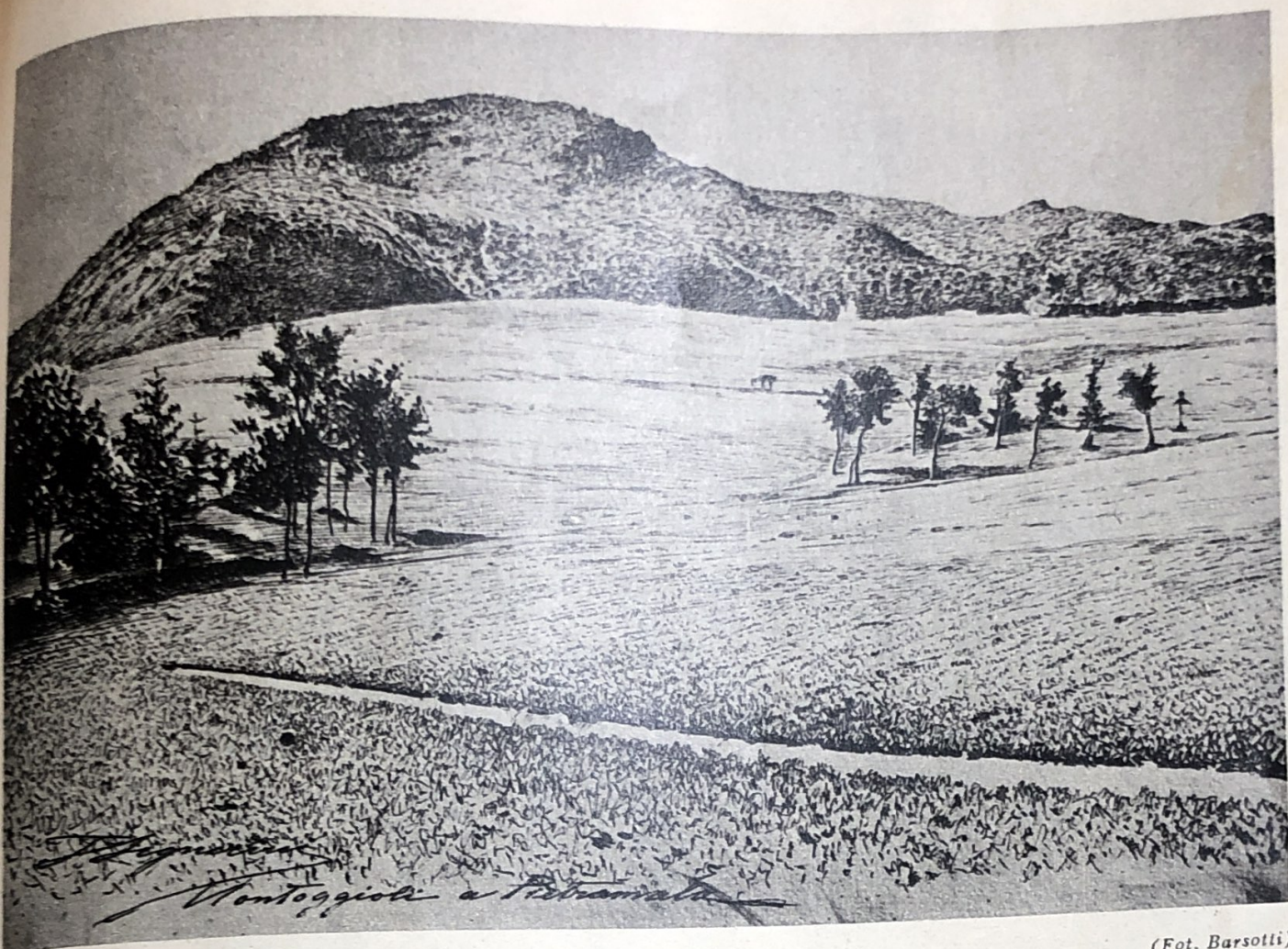
TELEMACO SIGNORINI – PONTE SULL'AFFRICO.

(Fot. Barsotti)

TELEMACO SIGNORINI – PIAZZA DI RIOMAGGIORE. *(Collez. Signorini)*

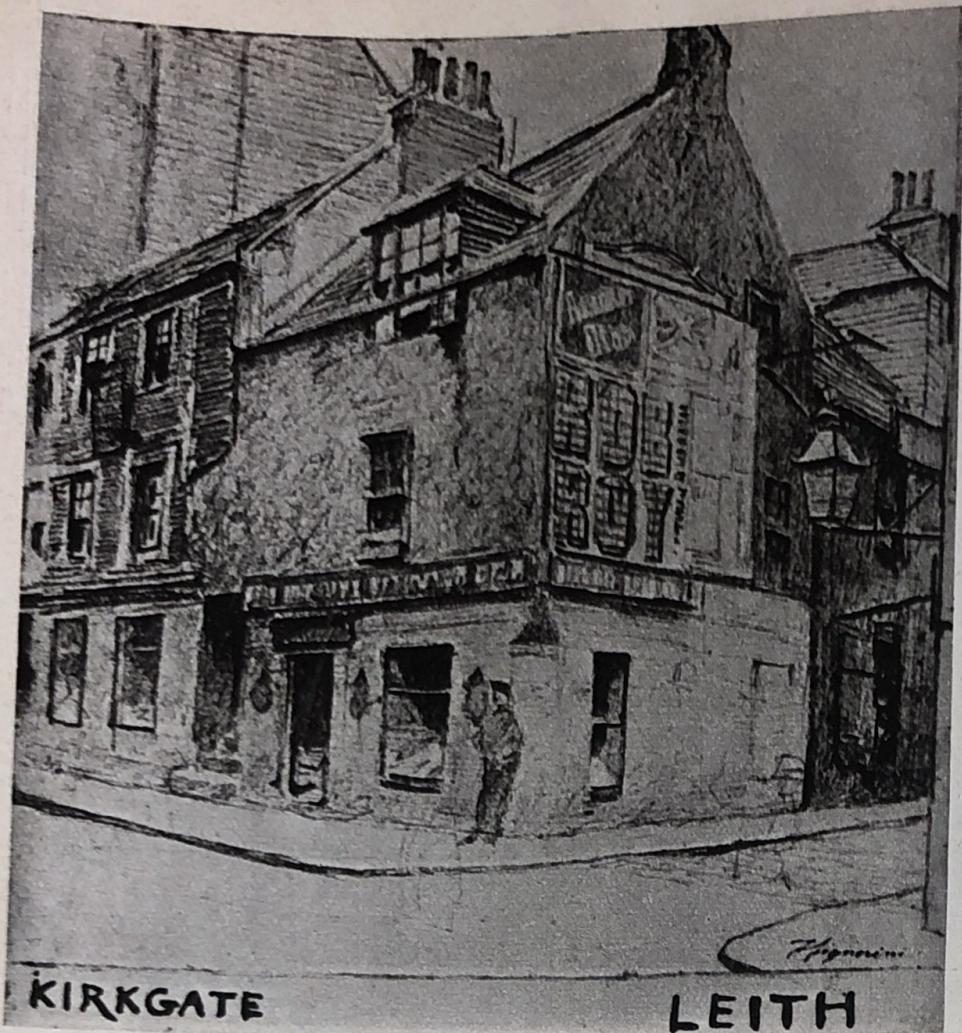
passo della Raticosa, e la valle del Santerno e Firenzuola, e il Sasso di Castro, mirabile avanzo che la fantasia direbbe, e forse senza tanto sbagliare, antidiluviano, e Borgo San Lorenzo. E, nell'isola, Poggio a Marciana, Rio Marina (settembre 1890) e, sulla costa, Cecina.

E intorno a Firenze ancora diecine e diecine di piccoli capolavori ci portano davanti il podista pittore-disegnatore, alto e dignitoso, col suo fiore all'occhiello (invece d'un fiorentino scanzonato al cento per cento Signorini sembrava – dicono – talvolta un *gentleman* inglese leggermente squattrinato), afferrante qua e là il meglio che l'occhio gli offriva. Quando la stanchezza lo prendeva o non fosse andato in giro con un simpatico bàgherre o calesse, qualche tranvaiuccio a cavalli lo aiutava a ritornare in città. Ecco l'assolata piana di Peretola (luglio '88) e la Greve e Settignano (giugno 1895) e poi di nuovo Venezia, Chioggia e altre scene di Liguria e, dell'agosto 1887, Arcola.

Piancastagnaio e la Rocca di Cavrenna si avvicendano nelle cartelle dall'autore stesso ordinate secondo i luoghi, ma anche secondo i tempi di composizione. Le Cinque Terre sempre: Corniglia e Monterosso più specialmente verso questo tempo: nel 1896 spesseggia la Romagna con Faenza e Forlì e si ritorna (le date, si capisce, son quasi sempre di estate e di autunno) alla dolce Toscana con Vinci (è noto un soggetto pittorico di lui a olio « I discendenti di Leonardo a Vinci » pieno di serenità e di umile pace) e

(Fot. Barsotti)

TELEMACO SIGNORINI – MONTOGGIOLI A PIETRAMALA.

IL PONTE DEL DIAVOLO PRESSO BAGNI DI LUCCA. QUADRETTO PROBABILMENTE DI TELEMACO SIGNORINI.

(Fot. Barsotti)

TELEMACO SIGNORINI – LEITH. *(Fot. Barsotti)*

Arcola ebbe per lui, in quegli anni ultimi del secolo, espressivo linguaggio: vi sono impressioni della caratteristica Via Oberto Doria e di Piazza Garibaldi. La cara Vernazza ricompare di nuovo. E si hanno schizzi a matita (1883) di Monte Labbro in Maremma, forse a proposito della tragica vicenda del profeta Davide Lazzaretti. C'è anche, di Roma, una Piazza Barberini, ma niente altro; era troppo campestre il disegnatore Signorini e brevi furono i suoi soggiorni nell'Urbe.

Folti gruppi raccolgono le cose di Francia, Inghilterra e Scozia: Digione e Parigi (c'è un disegno del 1873), e Cockburn Street a Edimburgo, e la Northumberland Place di Bath, la Cannongate di Edimburgo di walterscottiana memoria, e la londinese Westminster: tutta roba dell''80 e '81. Frequente è anche il motivo d'impressioni su Leith, e il disegno a lato è interessante per fare il confronto col « Leith » che si trova a Firenze nella R. Galleria di Arte Moderna.

Signa (1898) e Monte Senario e San Romano e, là, al mare, Viareggio.

È difficile seguire il cammino di questo artista che dell'Italia centrale conobbe tante parti, diventate ogni volta per lui uno strumento di vigile curiosità e un modo di tranquillizzare se stesso non meno che nelle opere di largo impegno pittorico e di composizione, se per Signorini si può adoperare questa parola un po' compromessa.

Ma non è ora qui il caso di diffondersi maggiormente sulle visioni raccolte in terre straniere da questo infaticabile viaggiatore che tutto fermava nel suo disegno costruttivo e rievocatore. Basti avere indicato, oltre l'esistenza di una simile preziosa raccolta, alcuni dei motivi che il grande artista ricavò, in più che mezzo secolo, dalle mirabili realtà del paesaggio italiano.

ETTORE ALLODOLI

TELEMACO SIGNORINI – VALDARNO. *(Fot. Barsotti)*

LA MOSTRA AUTARCHICA DEL MINERALE ITALIANO

A Roma, nella suggestiva zona del Circo Massimo, dove con successo si sono susseguite le mostre dell'assistenza all'infanzia, del tessile nazionale e del Dopolavoro, sarà inaugurata il 18 novembre un'altra importante rassegna: quella del minerale italiano. La data della inaugurazione non è stata scelta a caso: si è infatti voluto che questa Mostra, la quale costituirà un'altra solenne affermazione della volontà e delle possibilità autarchiche dell'Italia fascista, aprisse i suoi battenti nel terzo annuale delle sanzioni.

Il programma d'insieme vuole offrire al pubblico non solo una rapida ricognizione delle risorse minerarie dell' Italia, della Libia e dell'Impero, ma anche delle conquiste scientifiche e tecniche che hanno sostituito o possono sostituire le materie prime importate dai Paesi esteri. Vi parteciperanno, quindi, le imprese più rappresentative nel campo minerario, con l'apporto di materiali vari del nostro sottosuolo, oltre che di macchinari in funzione per trasformarli dallo stato grezzo al prodotto finito.

La Mostra, concepita e voluta dal Duce, costituirà certo un avvenimento di eccezionale attrattiva anche per gli studiosi d'Italia e dell'estero, perché, durante i due mesi e più che rimarrà aperta, avrà luogo a Roma una serie di importanti convegni autarchici che tratteranno dei combustibili solidi e liquidi, del ferro, del piombo, dello zinco, dell'alluminio e di altri minerali, che sono oggi argomento di particolari studi e ricerche. Appunto perché la rassegna autarchica mineraria del Circo Massimo riflette una delle conquiste maggiori della lotta per l'indipendenza economica del nostro Paese, non consisterà in una fredda raccolta di fotografie, né in una semplice esposizione di notizie statistiche, e tanto meno in un monotono allineamento di campioni. Seguendo lo stile dimostrativo, caratteristico delle mostre precedentemente allestite dal Partito e diretto a diffondere fra le masse la conoscenza dei problemi e delle realizzazioni fondamentali della vita nazionale, la rassegna non avrà neppure il carattere di arida documentazione scientifica, ma,

CARRARA. CAVA DI MARMO.

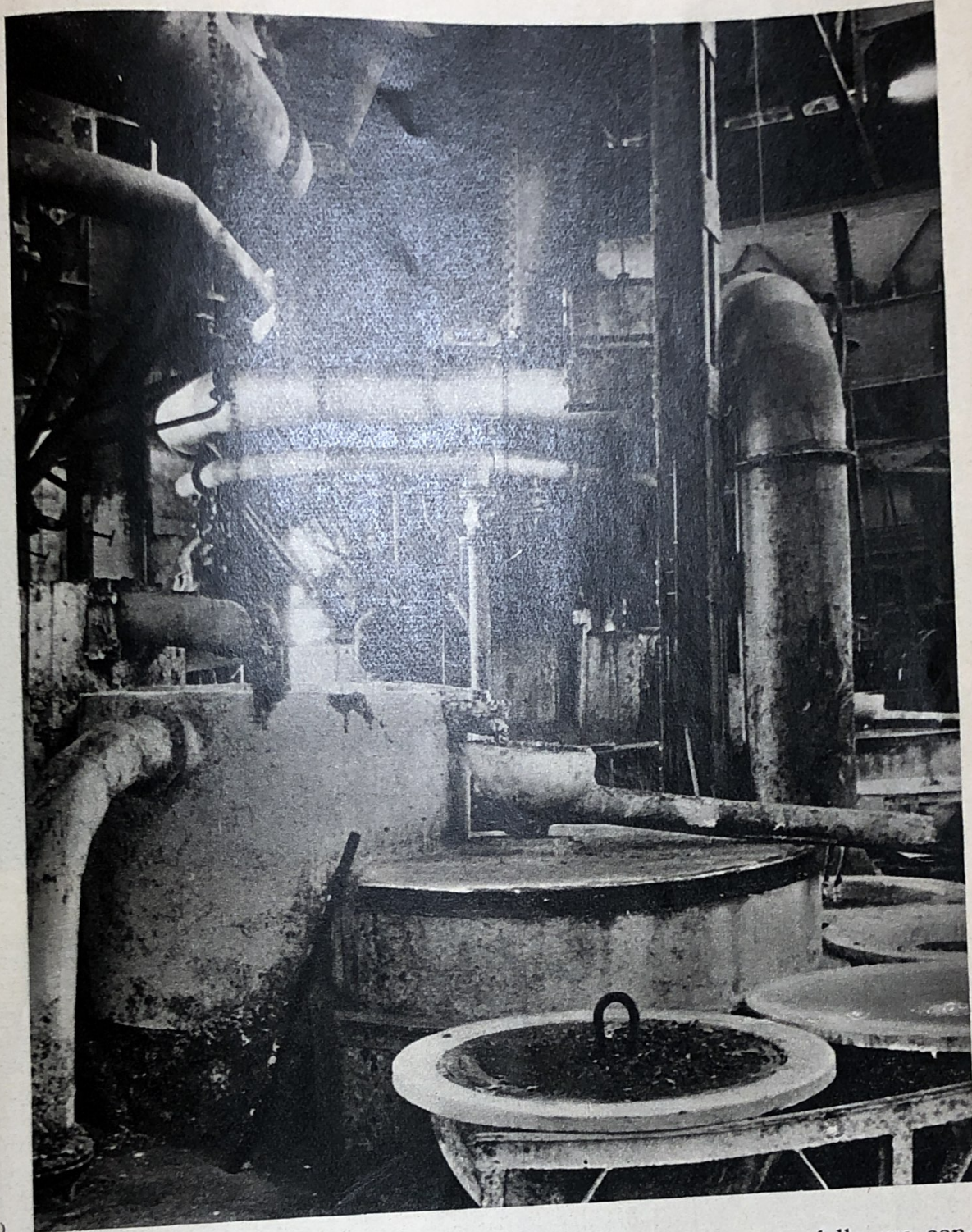
(*Arch. fot. della C. T. I.*)

sempre ai fini della più efficace ed utile propaganda, sarà improntata ad una immediata ed eloquente evidenza rappresentativa.

La vita del sottosuolo, in tutti i suoi molteplici e ignorati aspetti, sarà, quindi, riprodotta al vero. Dallo studio all'opificio, dalla miniera alla bottega artigiana, il minerale italiano passerà, in tutti gli stadi delle sue trasformazioni successive, dinanzi agli occhi del visitatore, cui si riveleranno le meraviglie di un regno finora sconosciuto ai profani.

Tutta questa vastissima materia, che abbraccia innumerevoli e importantissimi rami della produzione, sarà sistemata in quattordici settori, a loro volta suddivisi in ventisette reparti, distribuiti in undici padiglioni: queste cifre bastano a indicare la complessa varietà della rassegna.

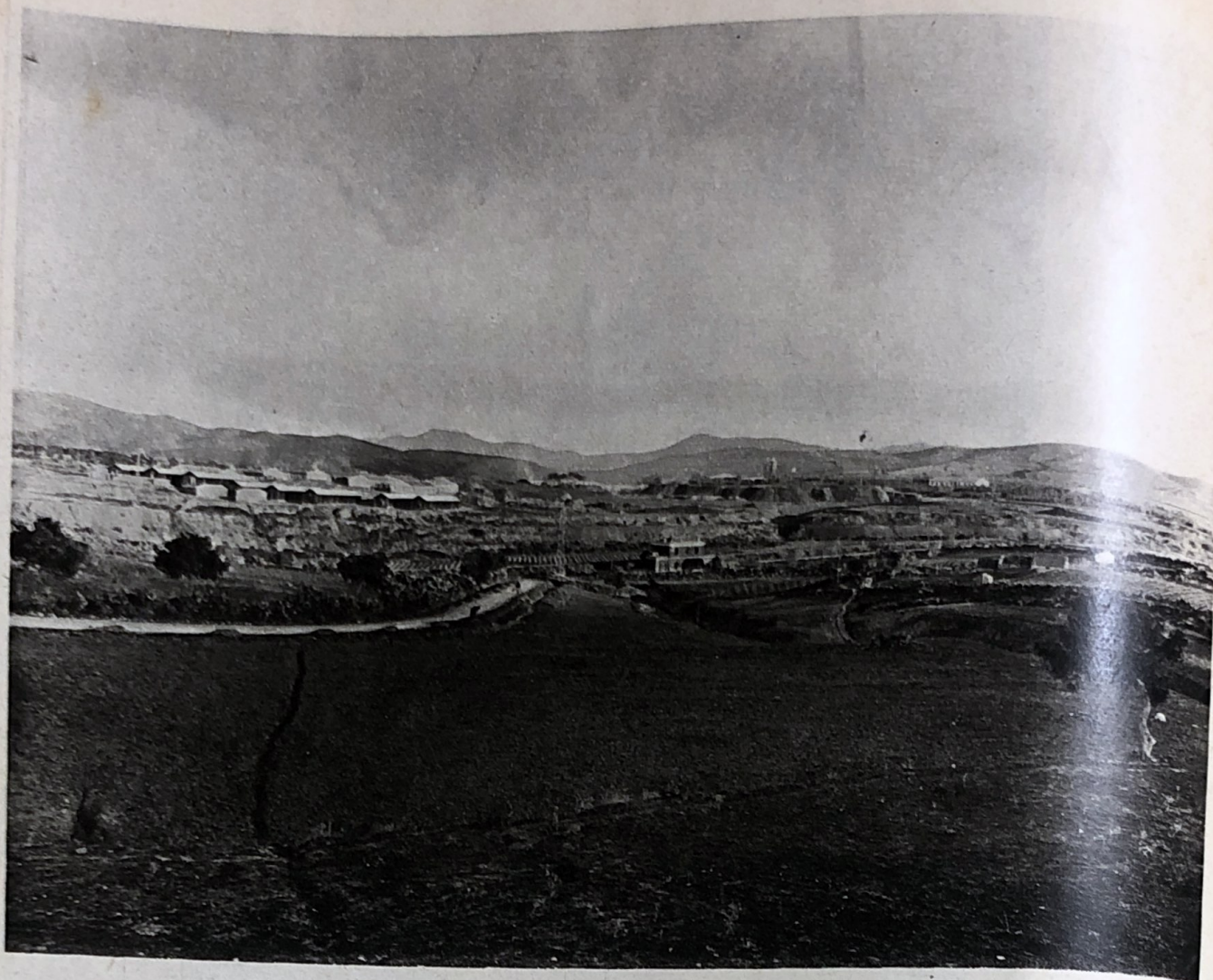
Assumerà in essa speciale importanza il padiglione dei minerali metallici, che avrà un reparto dei minerali ferrosi, cui faranno seguito quello del piombo, zinco, argento e cadmio, quello dei minerali impiegati per la produzione dei metalli leggeri, quello del mercurio e quello infine dei minerali vari: antimonio, manganese, molibdeno, tungsteno, nichelio, cobalto, oro, stagno, rame e vanadio. Ne risulterà quindi uno dei settori di maggiore interesse sia per la ricchezza e l'abbondanza che l'Italia presenta di alcuni minerali in esso esposti, come l'alluminio, il piombo e lo zinco, sia per la dimostrazione delle possibilità che l'Italia offre nel campo di altri minerali metalliferi, fino a qualche anno addietro trascurati. È in questo reparto che la siderurgia

S. GAVINO MONREALE. USCITA DEL PIOMBO DAI FORNI DI FUSIONE.

(*Fot. Montecatini*)

italiana illustrerà la sua formidabile efficienza tecnica e produttiva.

I due reparti seguenti saranno dedicati il primo ai marmi, alle pietre da taglio, agli alabastri ed alle ardesie, il secondo alle pietre industriali (pietre litografiche, pietra pomice e pietre coti). Qui si potrà assistere al lavoro degli operai nella cava appositamente ricostruita, nelle segherie e nei laboratori modello razionalmente impiantati, mentre appariranno in somma evidenza tutte le possibili applicazioni dei prodotti nell'architettura e nell'edilizia.

Particolare attrattiva eserciteranno i due reparti dello zolfo e della pirite: l'industria zolfifera, in testa a tutte le altre industrie minerarie per il valore delle sue esportazioni, presenterà una vasta ed autentica documentazione della sua consistenza, mentre l'industria delle piriti offrirà un quadro grandioso delle proprie risorse.

Seguirà un gruppo di reparti diversi, dedicati ciascuno ad un ramo della produzione dei minerali non metallici ed al loro impiego industriale. Vi appariranno le mostre relative all'industria dell'amianto, farine fossili e mica; a quella del caolino, delle bentoniti, delle argille e terre refrattarie; delle terre coloranti e decoloranti; delle sabbie silicee e quarzi; del talco, della grafite, della barite e, infine, a quella dei soffioni boraciferi. Una delle principali attrattive sarà costituita dal sale marino e dal salgemma, in un reparto diviso in tre sezioni: la prima, della industria saliniera in generale; la seconda, delle

VEDUTA GENERALE DELLE MINIERE DI BACU ABIS. *(Fot. Pizzetti)*

singole aziende saliniere, con una casella salante a grandezza ridotta, nella quale si potranno osservare le varie fasi della produzione; la terza, dedicata all'amministrazione autonoma dei Monopoli dello Stato.

Un altro reparto raccoglierà le marne cementizie, il cemento, la calce, il gesso, i manufatti di cemento ed il fibrocemento.

Il reparto successivo avrà un carattere più strettamente minerario e sarà dedicato ai combustibili solidi. Esso illustrerà le miniere di carbone, di lignite e di torba, unitamente alle grandi opere che il Regime ha compiuto per la loro messa in valore (comuni di Arsia e di Carbonia, villaggio operaio di Bacu Abis, porto di Sant'Antioco, ecc.), mentre in quello seguente, dedicato ai combustibili liquidi e gassosi, l'industria dei petroli, dei gas idrocarburati e delle rocce asfaltiche e bituminose sarà posta in rilievo nella sua efficienza attuale e nelle sue possibilità di immediato sviluppo. Il pubblico avrà agio di osservare, fra l'altro, in questo reparto, il funzionamento di un completo impianto di perforazione a rotazione costruito in Italia e dello stesso tipo impiegato per le ricerche petrolifere.

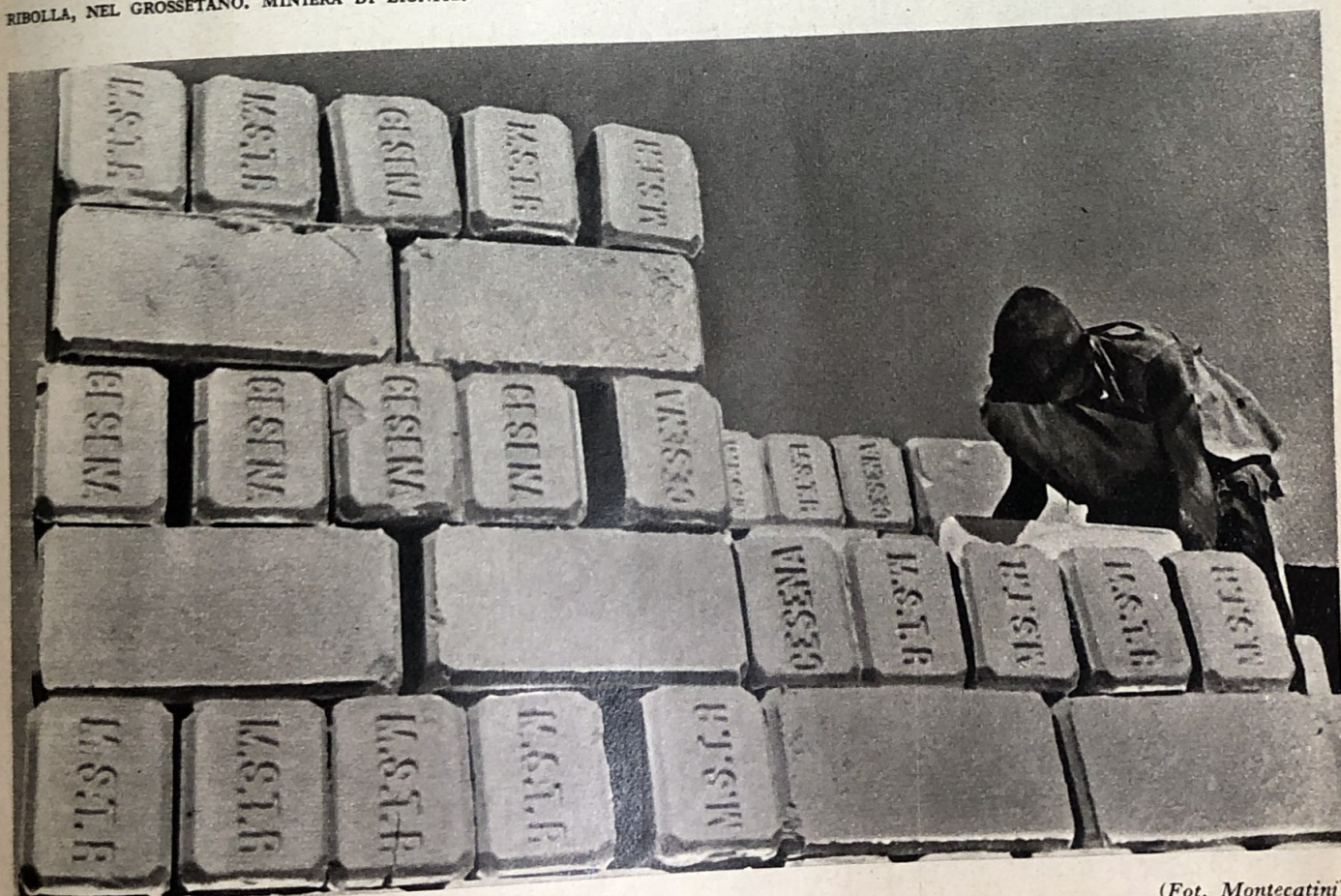
Altro particolare di grandissimo interesse sarà la dimostrazione pratica del ciclo di lavorazione petrolifera adottato nei nuovi grandiosi stabilimenti sorti a Bari ed a Livorno, per la produzione del petrolio da materie prime di scarso valore, e quindi a scopi eminentemente autarchici. Per quanto non strettamente di carattere minerario, una sezione di questo reparto sarà dedicata ai carburanti succedanei, per dare in sintesi un quadro del loro contributo alle realizzazioni autarchiche, in quanto concorrono a ridurre in notevole misura le importazioni degli olii minerali.

L'attenzione del pubblico sarà attirata anche dal reparto dedicato alle botteghe d'arte, che permetterà al visitatore di assistere al lavoro artistico ed artigiano, sia nel campo dell'oreficeria e della lavorazione delle pietre dure, come in quello della ceramica, del vetro, degli oggetti di alabastro, nonché alla lavorazione artistica dei metalli (ferro battuto, rame sbalzato, ecc.).

Notiamo che nella Mostra sarà compreso anche un salone delle armi, il quale esalterà il contributo dell'attività industriale metalmeccanica alla difesa della Patria, dimostrando, soprattutto con l'esposizione delle armi modernissime, il grado mirabile di perfezione cui la tecnica italiana è giunta in fatto di costruzione di strumenti bellici.

La grande rassegna non dimenticherà le acque minerali, che per numero e varietà costituiscono una delle nostre grandi ricchezze. Si tratta di alcune centinaia di sorgenti più o meno note e

(*Arch. fot. C. T. I.*)

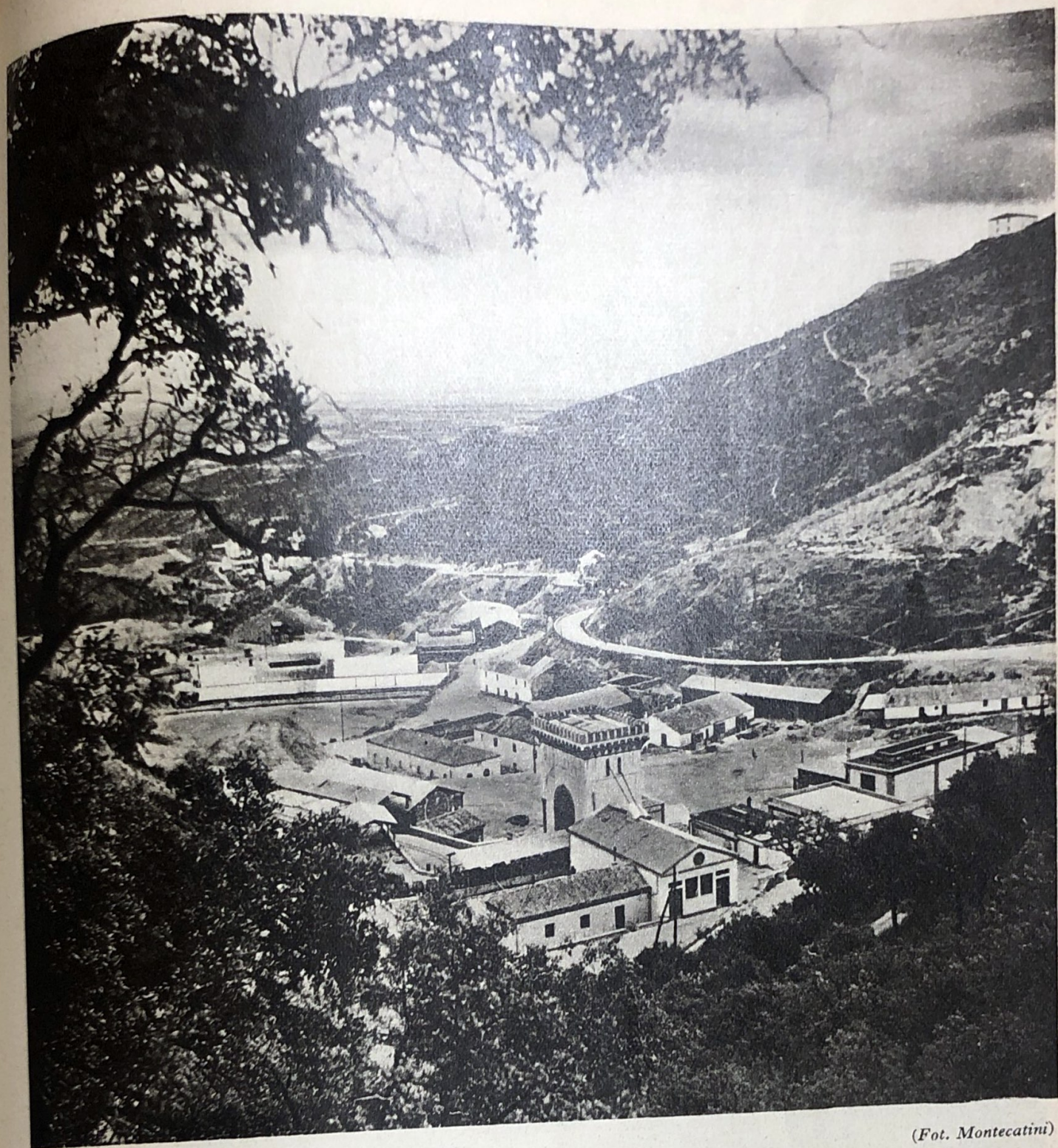
RIBOLLA, NEL GROSSETANO. MINIERA DI LIGNITE.

(*Fot. Montecatini*)

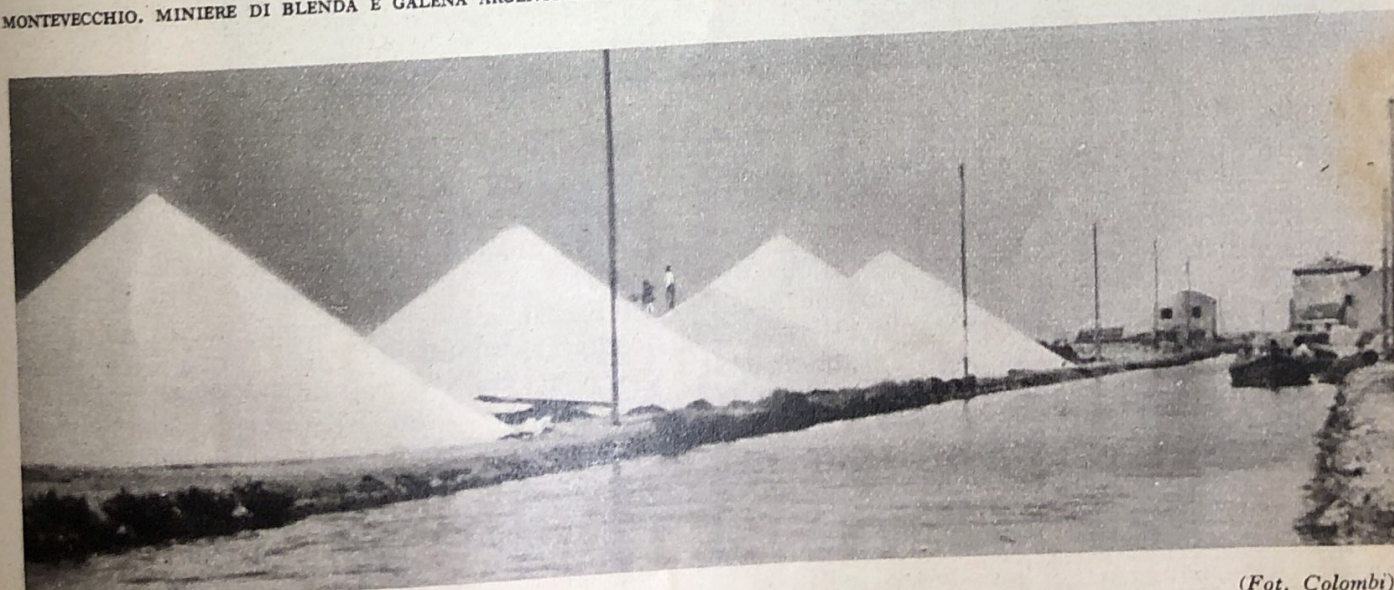
CESENA. CATASTA DI PANI DI ZOLFO.

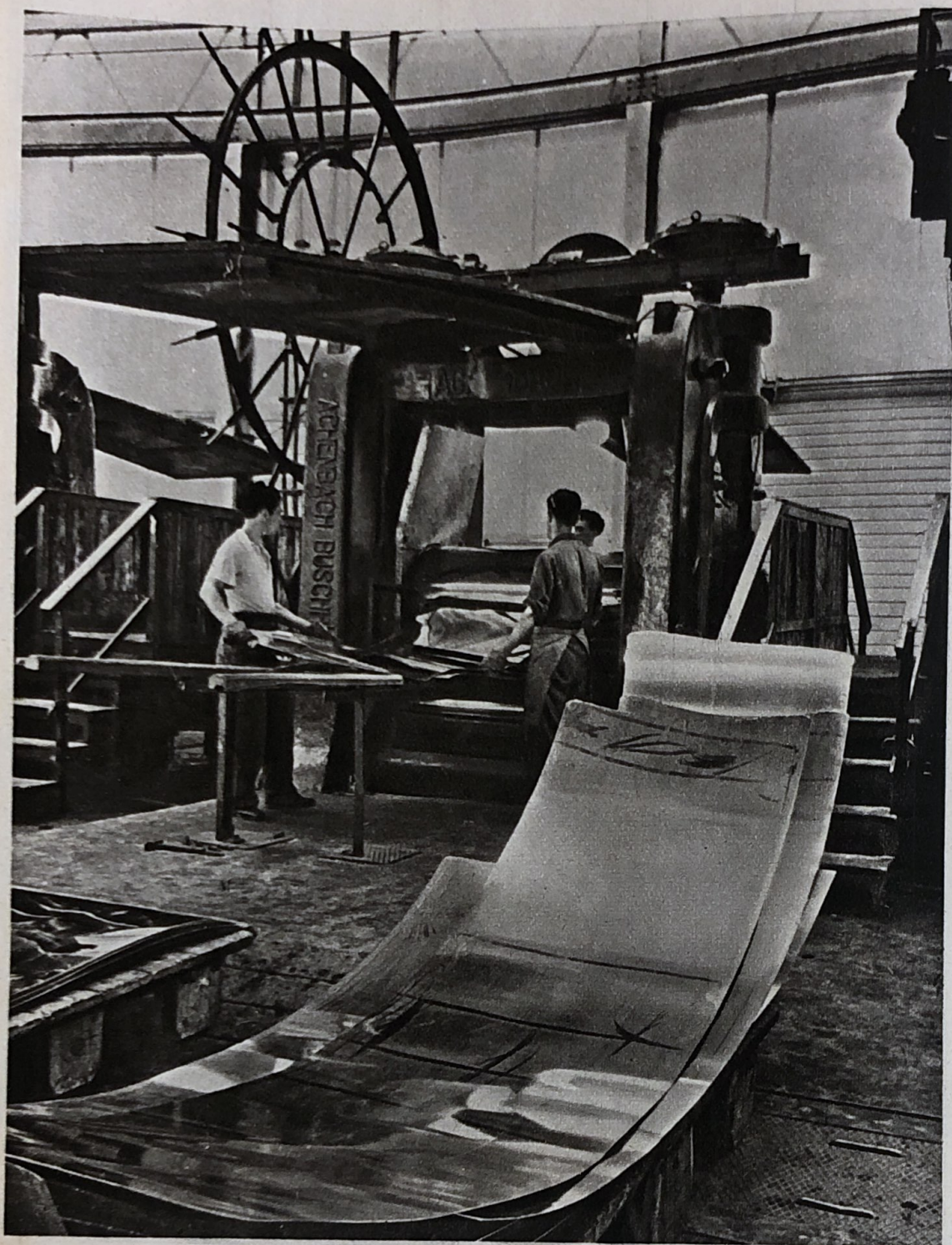
S. GAVINO MONREALE. INTERNO DELLA FONDERIA. (*Fot. Montecatini*)

utilizzate, che la Mostra presenterà nei loro prodotti e nella organizzazione dei mezzi per diffonderne l'uso, comprese le mescite in atto, a beneficio dei visitatori.

Ma, come abbiamo detto, la *Mostra autarchica del minerale italiano* colpirà soprattutto per il senso di esuberante vitalità che ne caratterizza l'ordinamento e per l'immediatezza rappresentativa, la quale costituirà anche un prodigio di tecnica per gli impianti meccanici in funzione, al fine di raggiungere una visione diretta e precisa dei metodi produttivi, come del resto già fu fatto alla *Mostra del tessile nazionale*. Basti dire che a Roma verrà creata, e vivrà, un' autentica miniera! Nell'area della Mostra sarà infatti ricostruito l'imbocco di uno dei pozzi gemelli della miniera di Arsia. Gabbie, vagoncini, smistatori pneumatici, tutta quella complessa attrezzatura mineraria che generalmente i profani hanno potuto conoscere soltanto attraverso le descrizioni dei giornali e dei libri, sarà impiantata in uno spazio limitato, ma sufficiente a dare l'immagine viva del lavoro di scavo e di estrazione.

Un settore speciale dimostrerà i postulati ed i temi fondamentali della politica autarchica, intesi come premessa della potenza del nostro Paese. Questa documentazione, precisa, accurata, svariatissima, acquisterà speciale valore non soltanto per l' importanza del suo contenuto, ma anche per i mezzi coi quali gli argomenti ed i problemi saranno presentati. In un reparto dello stesso settore potrà ammirarsi una sintesi del vastissimo contributo del genio italiano alla scienza ed all'industria mineraria: ricerche, invenzioni, brevetti, esperienze e realizzazioni tecniche. Questo panorama delle nostre facoltà inventive e realiz-

(*Fot. Montecatini*)

MONTEVECCHIO. MINIERE DI BLENDA E GALENA ARGENTIFERA.

(*Fot. Colombi*)

LAGUNA DI COMACCHIO. CUMULI DI SALE

PORTO MARGHERA. LAVORAZIONE DELLE LEGHE ORIGINALI: LAMINATOIO.

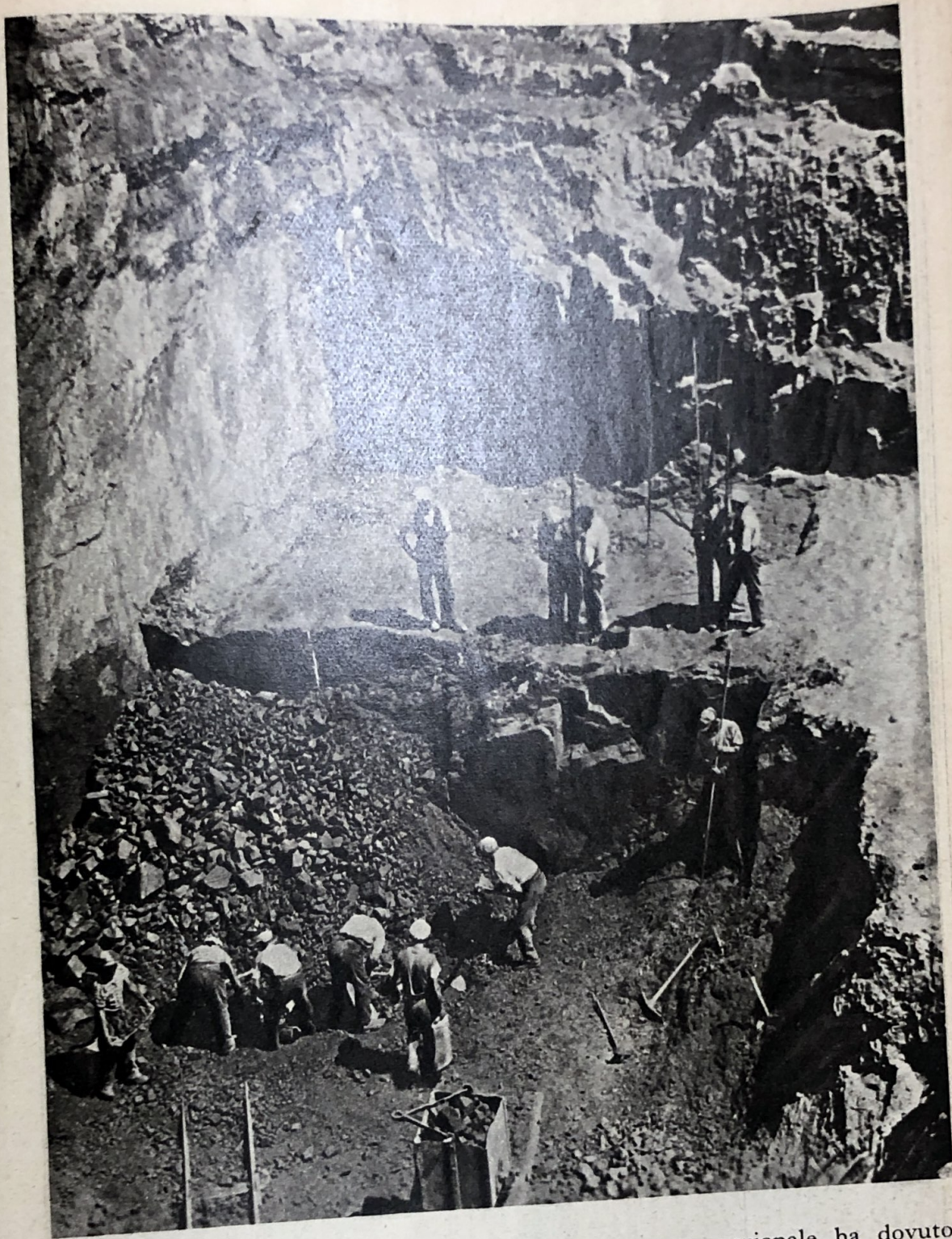
(*Fot. Montecatini*)

zatrici in atto sarà ricostruito con sistemi e metodi tendenti a porre in luce l'utilità degli studi compiuti e dei risultati raggiunti nel trattamento meccanico e chimico dei minerali.

In una delle sezioni del reparto figureranno apparecchi e sistemi italiani di perforazione, quelli stessi che permisero di scavare le celeberrime gallerie che attraversano le Alpi. Documentando le complesse applicazioni di questi mezzi di lavoro, il reparto porrà in evidenza lo sforzo dell'ingegno italiano per aver ragione della natura avversa, e ci farà rivivere il primo periodo della lavorazione del metallo in Italia, seguendo gli Etruschi, i Romani, i pionieri dell'età di mezzo e del Rinascimento nel loro sforzo costante di strappare alla terra le sue gelose ricchezze.

Alla grande Mostra la Libia sarà presente con uno speciale padiglione, nel quale figureranno carte topografiche, documenti fotografici, campioni di minerali, collezioni di fossili, ecc., nonché tre carte geologiche parziali della Cirenaica, del Fezzan e del Tibesti, ognuna di due metri quadrati di superficie, e una grande carta geologico-mineraria di 4 mq. di superficie, aggiornata in base agli ultimi rilevamenti. Un modello completo di impianto per la trivellazione di pozzi darà ai visitatori un'ampia idea dei lavori in corso e del materiale adoperato. Un altro gruppo di sei grandi fotografie illustrerà la zona di Maroda.

Di particolare importanza il reparto dell'A.O.I. che, allestito in modo da dare la sensazione precisa del potenziamento economico dell'Impero,

VETTUA (ALBONA). MINIERE DI BAUXITE. – SACCA IN CORSO DI COLTIVAZIONE.

(Fot. Samengo)

comprenderà le attività e le realizzazioni del Corpo minerario coloniale, viste attraverso carte geologico-minerarie ed aerofotogrammetrie a scopo minerario e geologico. Vi parteciperanno uffici e laboratori minerari coloniali, i sei Governi dell'A.O.I. con carte minerarie dei singoli Governi, con esposizione dei più importanti minerali, rocce, materiali da costruzione, acque minerali, laterizi ed ogni altro prodotto derivante direttamente o indirettamente dal ricchissimo e tuttora quasi inesplorato sottosuolo dell'Impero. Vi figureranno infine le più importanti ditte e società operanti nel campo minerario dell'A.O.I. con l'apporto di grandi quantità di esemplari di minerali, con reparti di lavorazione, trattamento e metallurgia, con diagrammi, plastici, ecc.

Rare volte una mostra nazionale ha dovuto estendersi a tanti prodotti e a tante parti del nostro suolo: dal ferro di Cogne al rame di Ollomont, dal mercurio di Idria e dell'Amiata alla galena argentifera di Montevecchio nel cagliaritano, dallo zolfo di Sicilia e di Benevento alla molibdenite di Gonnosfanadiga, dall'antracite di Valdigna d'Aosta al litantrace di Arsa, dalla bentonite di Ponza agli scisti bituminosi di San Romedio, dal caolino e dalle argille di Sardegna alle farine fossili e alle argille decoloranti di Casteldelpiano, dalle ligniti di Carbonia a quelle del bacino di Spoleto e del Valdarno, dalle rocce asfaltiche degli Abruzzi e del Lazio ai marmi del carrarese, dalle alluvioni aurifere del Beni Sciangul, dell'Uollega e dell'Uomberà ai minerali

PORTO MARGHERA. FORNO DI FUSIONE DELLO ZINCO (PRODUZIONE DI CIRCA 60 TONNELLATE GIORNALIERE NELLE OTTO ORE).

(*Fot. Montecatini*)

MONTEVECCHIO. INTERNO DELLA MINIERA DI BLENDA.

(*Fot. Montecatini*)

ESPLOSIONE DI UN SOFFIONE A LARDERELLO. *(Arch. fot. C. T. I.)*

di rame di varie località dell'Eritrea... tutta questa infinita serie di prodotti strappati alle viscere della terra nei luoghi più diversi e più lontani – in Italia, nelle Colonie e nell'A.O.I. – appariranno nella rassegna di Roma agli Italiani che hanno sempre creduto alla povertà del nostro sottosuolo e agli stranieri che pensassero ancora di chiudere nella morsa degli egoismi economici il nuovo ciclo di espansione dell'Italia imperiale.

Riassumendo queste brevi note, è fuori dubbio che la Mostra autarchica di Roma, prima rassegna nazionale delle materie prime minerali, attesterà lo sforzo gigantesco compiuto, dalla data delle sanzioni ad oggi, per raggiungere la massima indipendenza possibile in un campo di capitale importanza per l'autonomia e la difesa del Paese. Per quanto l'industria mineraria sia necessariamente lenta nei suoi sviluppi, i risultati conseguiti dal 1935 in poi costituiranno, ne siamo certi, una prova decisiva di quanto possano lo spirito di intraprendenza, la tenacia, la capacità organizzativa, la tecnica ed il lavoro italiani, specialmente quando siano sorretti da lungimiranti provvidenze dello Stato e animati dai suoi formidabili impulsi. Per formarsi un'idea chiara di tali progressi basti ricordare che la produzione dell'industria estrattiva, durante il quarto bimestre 1938 registra un aumento di 0,3 per cento in confronto al bimestre precedente, del 7,6 per cento, del 17,4 per cento e del 31,1 per cento rispettivamente nei riguardi del quarto bimestre 1937, 1936 e 1935.

Aumenti nella produzione dei primi otto mesi del 1938 in confronto ai primi otto mesi del 1937 si registrano per i minerali di ferro (da tonnellate 662.829 a tonnellate 727.296), di piombo (da tonn. 37.542 a tonn. 41.702), di zinco (da tonnellate 116.548 a tonn. 123.209), di mercurio (da tonn. 120.657 a tonn. 135.874), di bauxite (da tonn. 286.226 a tonn. 290.764), di combustibili fossili (da tonn. 1.239.934 a tonn. 1.454.210) e di zolfo greggio (da tonn. 222.699 a tonn. 251.095). Quasi invariata la produzione delle piriti.

Se si considerano queste cifre, se si pensa al succedersi delle scoperte di nuovi giacimenti, alla ripresa o intensificazione dello sfruttamento di miniere già in attività, se si riflette che non tutte le risorse del nostro sottosuolo sono ancora state completamente messe in luce, è lecito dedurne che siamo sulla buona strada per la creazione di una salda « coscienza mineraria italiana ». Si può, quindi, asserire che l'indipendenza economica è ormai effettivamente garantita, oltre che per lo zolfo, i marmi, il mercurio, la bauxite, anche per i minerali di cobalto, di piombo, di zinco, di magnesio, di arsenico e di nichelio. Molto, moltissimo resta però ancora da fare, soprattutto per ridurre al minimo possibile la nostra dipendenza dall'estero per quanto concerne il fabbisogno di minerali di ferro, di combustibili solidi e liquidi, di stagno; ma anche in questo settore la Rivoluzione Fascista, in conformità alla parola d'ordine del Duce, può e deve vincere.

ICILIO BIANCHI

SEGOVIA. ACQUEDOTTO ROMANO. *(Fot. K. Hielscher)*

TAPPE DEL VALORE LEGIONARIO IN SPAGNA

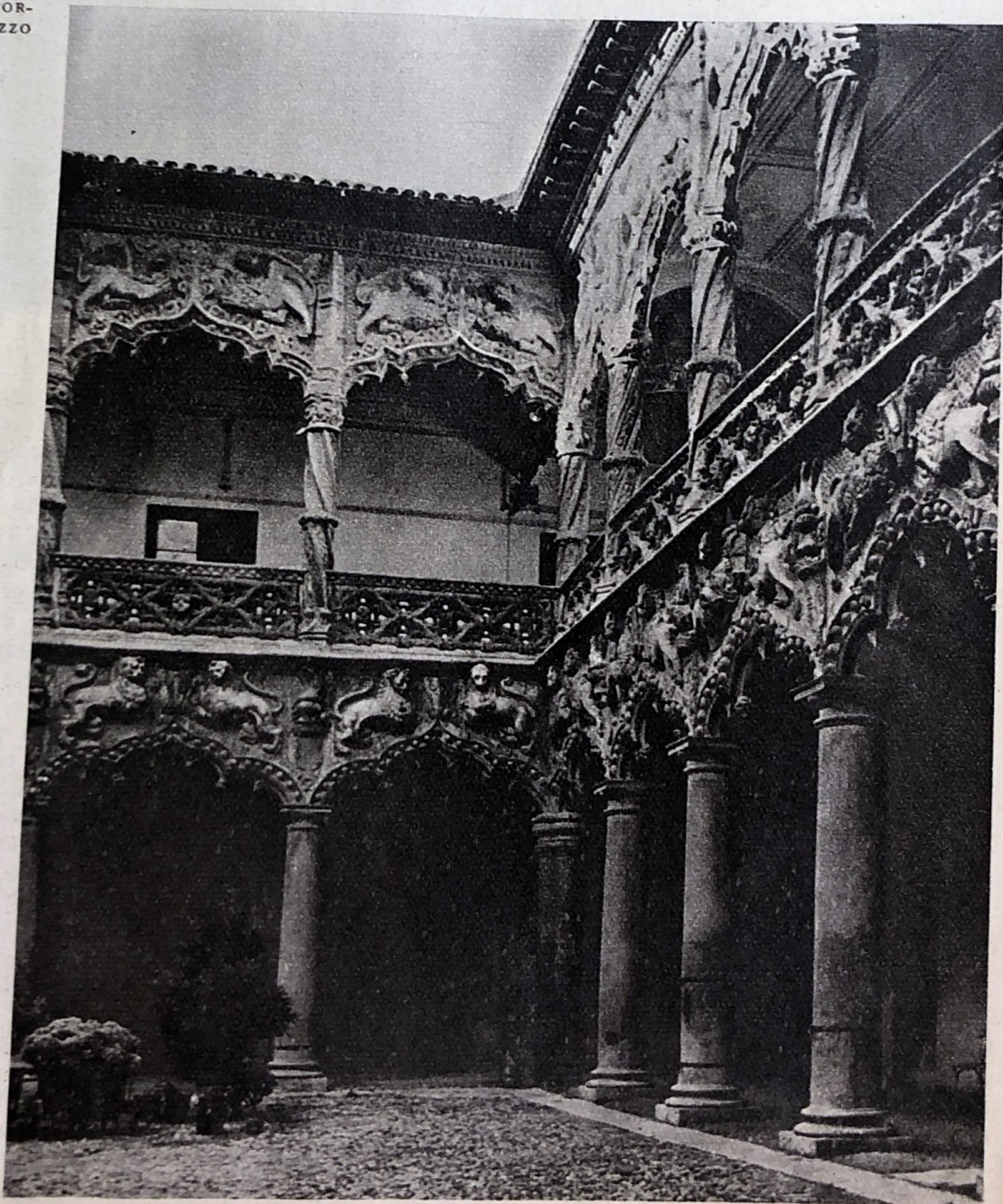
Quando questo numero de Le Vie d'Italia *uscirà in luce, saranno sbarcati a Napoli, accolti dal Re Imperatore, i 10.000 legionari che, dopo diciotto mesi di campagna, hanno lasciato la Spagna nazionale per ritornare, coperti di gloria conquistata in difesa della civiltà, della giustizia e della pace, alla loro Patria, l'Italia. Le virtù eroiche e lo spirito battagliero, l'abnegazione di questi soldati, continuatori del volontarismo garibaldino, sono attestati dal contributo di sangue da essi offerto. Dall'inizio delle operazioni al 10 ottobre, 12.147 combattenti sono caduti, morti o feriti, in terra spagnola. La Spagna continua intanto la sua lotta, sicura della vittoria finale. Illustrando queste pagine con le vedute delle città già conquistate dalle Camicie nere di Mussolini e dalle Camicie azzurre di Franco, non che di quelle tuttora martoriate dai marxisti, abbiamo voluto esprimere la nostra splendente certezza nel trionfo della civiltà latina sulla barbarie moscovita.*

Quando la pace avrà restituito ad una vita chiara e serena la Spagna martoriata, noi Italiani, che abbiamo vissuto con essa questi tre anni di sofferenze e di gloria, sentiremo il bisogno di conoscerla. Le date più ardite della sua faticosa vittoria su un'ideologia antilatina ed antiumana portano impresso, col suo, anche il nostro segno: nei cimiteri che la guerra civile ha scavati qua e là per le città e per i campi della penisola, dormono, coi suoi, anche i nostri figli; e, come i suoi, anche i nostri sono forse i migliori di tutta una generazione.

Conoscerla questa terra di eroismo e di dolore; vedere le zone dove la lotta fu più dura e più sanguinosa; baciare le zolle che il sangue legionario ha bagnato. Migliaia di nomi, ormai: e sono legati ai nomi di quelle città, di quei paesi. Non sarà possibile domani anche allo Spagnolo meno sensibile rammentare una vittoria o una battaglia di questi tre anni senza pensare anche agli Italiani che vi parteciparono. Oh, nessun nome forse sarà individualmente, particolarmente ricordato; la leggenda avrà già confuso i singoli nella massa; si parlerà soltanto di eroi venuti da una terra sorella, tutti ugualmente belli, tutti ugualmente arditi, tutti ugualmente decisi o a vincere o a morire. Ritornerà allora la luce dei tempi sereni: gli uomini dei campi, ritrovate le loro case, i loro

villaggi, si appresteranno a cancellare rapidamente le orme della lotta fratricida: dove ieri erano le trincee, dove passò la distruzione, nuove costruzioni e nuove messi sorrideranno. Malaga, Guadalajara, Madrid, Bilbao, Bermeo, Santander, Gijon, Gandesa, Tortosa, tutti questi luoghi e tutte queste città dove il legionario passò o rimase, dove la nostra lingua fu parlata e cantata da folle d'uomini andati laggiù soltanto per combattere e pur sempre capaci anche di un sorriso e di una strofa, saranno i primi e le prime ad interessare gli Italiani che verranno in Spagna. Ci saranno tante cose belle e grandi da vedere nella penisola, ma la bellissima Toledo, la festosa Siviglia, la lussuosa Granada, la silenziosa ma pittoresca Còrdoba, la bianca Cadice, la grandiosa Barcellona, gli Italiani, tutte queste città singolari le cercheranno per ultime, se le cercheranno. I boschi di Guadalajara, il corso dell'Ebro, le colline e i monti scabri della Biscaglia, ecco dove essi subito si recheranno e più a lungo indugieranno: è una Spagna minore, ma la più vicina, la più cara: qualcuno rinuncerà perfino a quell'altra per aver tempo di imprimersi l'atmosfera e il senso di questa.

Non è lontana la vittoria, non è lontana la pace. Magica, la luce dell'ordine risplenderà domani su quella terra, che pur conobbe tanto disordine e tanto furore: nuove leggi, un nuovo spirito, una nuova potenza umana e morale si accenderanno sulle città martoriate e nel cuore stesso degli uomini provati da tanta lunga sofferenza e da tanto profondo amore. Spagna, Spagnoli: queste parole che l'Europa, che il mondo intero hanno per tre anni pronunciato con dolore e con tremore, si arricchiranno di nuovi, straordinarii significati: la tragedia è stata così intensa, che la

GUADALAJARA. CORTILE DEL PALAZZO DELL'INFANTADO.

(Fot. K. Hielscher)

SARAGOZZA. LA CATTEDRALE. *(Fot. K. Hielscher)*

riconquista spirituale non potrà essere da meno: Spagnoli, Spagna vorranno dire domani forza, vitalità, eroismo, grandezza.

Si andrà in quella terra come in un tempio: anche il turista più indifferente, di fronte a questo popolo che ha saputo soffrire e morire con tanta facilità e prontezza per salvarsi, dovrà piegare il suo spirito all'ammirazione. E sarà avvenuta la ricostruzione: l'Italia non ha dato a Franco soltanto il suo sangue migliore, gli ha anche dato l'idea pura di Roma, il verbo della vera, dell'unica legge oggi possibile ed accettabile: solo nell'ordine i popoli possono vivere, solo nell'ordine e nella giustizia prosperare e migliorare.

Sgominate le ideologie pazze, vinte per sempre le forze distruttrici e disgregatrici, la Spagna ritroverà, armoniosa e fedele, se stessa: essa aveva una tradizione e aveva una storia: come aveva fatto a dimenticarle? Orbene, tutto ormai è passato: ecco soltanto un triste, ma già lontano ricordo. Intenti nuovi, uomini nuovi. Parrà di non crederci a chi già conosceva la Spagna di ieri: io, per esempio, penso con ansia a quel giorno in cui varcherò ancora la frontiera. L'ultimo mio contatto con la Spagna è del giugno 1936: era la vigilia della guerra civile; c'era già a Madrid la guerra civile. Tutta vista, io conosco la Spagna quasi quanto l'Italia: pochissime zone mi sono ignote e non solo quelle dove la guerra ha infuriato. Ma mi domando spesso dove dirigerò per primo i miei passi: entrerei io forse, come la prima volta, da Cadice o, come la seconda e la terza, da Barcellona? Oppure discenderei dalle spiagge francesi fino a raggiungere San Sebastiano?

Non farò comunque, e non lo consiglierei, un ingresso dal mare: i porti spagnoli erano interessanti ieri, ma domani, a guerra finita, risentiranno dello sforzo compiuto in questi terribili anni. O si avrebbe la sensazione della povertà, del deserto, o di sbarcare in una terra qualunque. Anche Malaga, anche Bilbao, raggiungerli da terra: non solo perché da terra queste città furono conquistate, perché le nostre truppe si affacciarono su di esse soltanto quando ebbero faticosamente superato le dure difese della montagna, delle trincee, delle armi nemiche; ma anche perché sono troppo aperte, troppo late, troppo chiassose; e chi porta con sé, come tutti gl'Italiani che andranno in Spagna porteranno, un bisogno mistico di venerazione e di amore, difficilmente tollererebbe il senso di una realtà piena, di una realtà magari troppo calda.

Guardarle anche dal mare, queste città, ma più tardi: quando l'animo si sarà riscattato dal peso doloroso delle prime visioni. Allora il sollievo e la gioia che ci offriranno le folle e la vita piena dei porti rappresenteranno insieme un conforto e una conferma. Quando la vita, sia di un singolo, sia

VEDUTA AEREA DI MADRID. *(Fot. W. Günther Schreckenbach)*

di un popolo, non è stata spesa per un interesse minuto, ma per un grande e puro ideale, sempre essa riesce a vincere, a superare la morte.

Maiorca.

Chi ha indugiato anche una sola giornata in una delle isole Baleari, è impossibile non abbia avvertito in esse un non so che di geloso e di cauto, un'aria pacata, solenne, e nello stesso momento sfuggente. Un'atmosfera che a mio parere soltanto la musica sarebbe capace di trasfigurare artisticamente, sebbene non in una sinfonia compatta o in una composizione decisamente drammatica. Tutto laggiù giova e concorre all'armonia; ed il cielo non istà per suo conto, distante ed uguale, ma si mischia alla natura, riceve e dà la sua parte di vita, a momenti propone delle variazioni impressionanti. Luci aperte dovunque; un ventaglio pittoresco ed agile di colline e di rocce; una vivezza di tinte tra le più singolari e rare. E il rumore dell'acqua che accarezza soavemente le chiglie delle barche e dei motoscafi in fila nei porti e sulla spiaggia: come se voglia sollecitarli a sciogliere gli ormeggi ed a spingersi sull'onda che si arricciola per raggiungere la sabbia e smorzarsi là sopra; più che con un rumore, con un mormorio dolce e gentile come la nota di un'arpa.

Maiorca come città non è grande: ma poichè si adatta sinuosamente alla forma del suolo, è ricca di angoli curiosi, di rientranze caratteristiche: vista dal mare, lontana ancora, non pare nasconda nulla all'occhio che la cerca. E si dice, si pensa: se anche non scendessi a terra, l'ho bell'e veduta. Ma non è vero: bisogna scendere, bisogna cercare; e non solo le piazze e le vie più larghe ci lasceranno un ricordo indelebile. Città isolana, città contenuta in non grande spazio; ma c'è tutta la vita. Si sa bene a che tende l'uomo nato in un'isola: egli si crea sempre, minuscolo, domestico, se si vuole, ma intero e completo, un piccolo mondo: per vivere bene o alla meno peggio, egli deve avere l'illusione che nulla gli manchi, che ha provveduto a tutto quello di cui potrebbe avere non diciamo necessità, ma anche soltanto curiosità. Ed ecco: avevate la sensazione di un borgo prima di conoscere Maiorca, e invece la raggiungete, vi penetrate, la conoscete, e sentite che è quasi una capitale. E, naturalmente, una capitale vicina e nota: se chiudete gli occhi, non vi pare di essere a Barcellona?

Agosto 1936: da un mese appena la controrivoluzione di Franco ha lanciato il suo grido e ha messo in moto la sua macchina guerresca contro il bolscevismo. Eppure già qualcuno si è sollevato in piedi nella terra e nel paese che per primi hanno saputo sgominare l'ideologia diabolica di Mosca: e non invano s'è sollevato: il Capo della crociata antibolscevica ha subito incorag-

GRANADA. (Fot. Preiss)

giato quel gesto generoso: la Spagna sana ha bisogno di essere aiutata contro la bacata: non si va a combattere una fazione, si va a combattere *un'idea*. È il primo gesto fraterno verso Franco: i pochi legionari arditi e squadristi che sbarcano a Maiorca, dopo non molti giorni hanno ragione, com'è nel loro stile, del ben noto nemico: e Maiorca fu liberata.

Malaga.

A Malaga i nostri legionari giunsero dall'Andalusia: Còrdoba, Granada, la Sierra, i primi calanchi gialli che annunciano la vicinanza del mare... È la prima strada spagnola che essi percorrono da quando sono sbarcati: ma le soste nelle città andaluse non hanno ancora offerto che brevi, rapidi barbagli: essi non possono ancora dire: la Spagna è bella, anche perchè hanno trovato le città in uno stato di straordinario nervosismo: la calle de las Sierpas a Siviglia era chiassosa in tempo di pace, s'immagini cosa fosse in quei giorni che Siviglia era quasi fronte di guerra. E così Granada, dove si udiva già il rombo del cannone. Ma i legionari italiani sanno di essere venuti per la guerra, non per lo svago: vedano o non vedano, piaccia o non piaccia loro questa terra dove sono accorsi per offrire generosamente il braccio ed il sangue, quel che conta è andare ed agire. E vanno: quando, sorpassate le ultime borgate di Granata, affrontano le strade della Sierra, dalle lunghe file di autocarri i canti della guerra esplodono, unanimi.

La Sierra, che divide la provincia di Granata da Malaga, è irta, paurosa, interminabile: rari villaggi dove si apre qualche valle, piccole case di montanari là dove le rocce sono meno ripide e meno feroci. Anch'io l'ho percorsa in automobile: per ore e ore ricordo di non aver visto altro che montagna; anche la vegetazione, dove c'era, pareva triste, sofferente. Il paradiso di Malaga bisognava guadagnarselo a forza di attesa e di silenzio. E per non soffrire quel silenzio e quell'attesa, i nostri legionari cantavano: gli inni della Patria, gli inni della vigilia, gli inni della giovinezza; mentre gli autocarri col loro rumore lungo ed uguale mangiavano lo spazio e il tempo.

I rossi di Malaga stavano apprestando in fretta, sulle colline che proteggono la città, le ultime, febbrili difese. Ma saranno inutili: quel canto, anche prima di quella forza militare ed umana, le travolgerà. Ecco: ancora un'ora, ancora pochi minuti, e gli ultimi contrafforti della Sierra sono superati: d'improvviso l'aria par che si apra. Come un sipario che cali: ed il mare laggiù, ampio, lucente, fresco. Un urlo solo: Malaga!

In tempo di pace, era una città allegra, rumorosa. Si aveva a Malaga come il senso di camminare tra gente uscita proprio allora da un'orgia o da una sagra: anche i palazzi, pieni di balconi e di fiori, aiutavano questa sensazione festiva. Difesa dalla parte di terra, come ho detto, da vasti calanchi, susseguentisi e digradanti a guisa di onde sempre più basse, la città occupa ad anfiteatro una vasta conca. Limite estremo a nord un colle dove si eleva il vecchio castello di Gibaltaro: dietro il quale avanza un braccio del porto, il maggiore: e a sud la città. Una fuga di case e di vie intramezzate da ricchi giardini e da pingui orti. La natura, finchè non ha visto il mare, è stata chiusa e restìa, ha come avuto paura di sbocciare; ma nella pianura si riscatta generosamente. Forse la prima impressione che Malaga offre è di

VEDUTA DI SIVIGLIA DALLA GIRALDA.

(Fot. K. Hielscher)

frescura: non si deve soffrire il caldo dove tanto verde si raccoglie, opimo e trionfante: e dove si apre un mare.

Una città allegra: si direbbe che tutti gli uomini siano fuori di casa, che i soli malati, i soli sofferenti accettino il chiuso. Non è così: ci sono anche a Malaga vie spopolate, tenebrose, dove la vita pare che dorma o addirittura che soffochi: basta uscire dai corsi principali. Una vita come trattenuta, una vita come in sordina: e chi raggiunge la cattedrale, alta sulle più alte case come una torre, ma nascosta dietro un dèdalo di strade strette e umili, quand'è là dentro pensa che Malaga deve avere come due aspetti, due vite: laggiù pei corsi si gode, ma c'è poi anche una Malaga che soffre: e forse è la più vera, la più legittima. Mendicanti miserabili, bimbi denutriti: e nessuno ride, si sentono solo voci imploranti.

Per fortuna, c'è lei, la cattedrale. Sola, staccata, è in una piazza senza uomini; ma è così grande e

BURGOS. LA CATTEDRALE.

(Fot. K. Hielscher)

maestosa che si fatica a girarle attorno. Di lassù, si deve dominare tutta la città, non solo, ma anche il mare per un largo tratto. Una fortezza sarebbe meno altezzosa e meno prepotente. Anche i suoi muri sono spessi, duri: sembrano muraglie a prova di cannone, non sostegni di una casa di Dio. Ma questa cattedrale così insolita spiega lo spirito della città; risolve cioè quel dualismo di cui parlavamo: a Malaga possono stare vicini la sofferenza e la gioia senza urtarsi e senza amalgamarsi, in grazia appunto di questa presenza. Quando nei felici la gioia cede alla stanchezza o addirittura allo sconforto, qua dentro essi si fanno perdonare i loro trascorsi e ritrovano l'equilibrio perduto: e gli infelici basta che varchino la soglia della chiesa per intravedere una giustizia che darà loro quello che oggi non hanno.

Così io pensai quella volta, a Malaga; ma quando i nostri ragazzi scesero dalla Sierra per conquistare la città mediterranea alla Patria, la cattedrale da un pezzo era chiusa e inattiva: gli infelici di ieri avevano sopraffatto i felici: il ricco

sotto e il povero sopra: la rivoluzione rossa si era imposta: ed anche a Malaga strage e rovina.

Tutto cancellato dal giorno in cui i legionari, vinta la resistenza rossa sulle colline, penetrarono in città dalla Passeggiata del Parque e dalle strette vie della Malaga orientale. E da due anni ormai la città respira una vita sana, operosa, tranquilla. Non solo; ma sono anche sparite quelle strane disuguaglianze, quelle anomalie che nel mio primo viaggio io avvertii e soffrii anche: mancano oggi gli infelici patenti, come mancano i felici rumorosi: se c'è un'ora di gioia da vivere, la vivono tutti indistintamente i cittadini: e se invece la giornata è soltanto di lavoro e di fatica, nessuno si isola, nessuno si sottrae: l'ordine, la giustizia alimentano ormai la vita della città e la regolano.

Madrid.

Madrid non fu vista dai legionari, ma soltanto intravista. Doveva essere la prima tappa della loro marcia verso la vittoria; ed essi erano ben lieti che avesse un nome tanto promettente e tanto solenne. Eccoli una mattina del gennaio alla casa del Campo, nella zona del Palazzo Reale. Non è lontana la città: e si vede anche. Il Palazzo e la tenuta reale si alzano brevemente sulla pianura, ma lo stacco permette di scoprire la distesa larga dei tetti e dei campanili, nonchè il piccolo corso del Manzanares chiuso tra i pioppi...

Combattimenti già in corso da tempo; ma la lotta si muove difficile e lenta. Già le nostre artiglierie e i nostri carristi, i primi arrivati ni Spagna, erano sul posto, quando giungono i fanti

legionari; ma la battaglia resta soffocata e ristretta: si conquista la terra a palmo a palmo, si conquistano i primi edifici della città universitaria, ma non si arriva mai a sfondare in profondità.

...E tuttavia domani si andranno a vedere quelle parti di Madrid dove i nostri ragazzi ebbero il primo battesimo del sangue in terra di Spagna: anche prima che nella città conquistata da loro soltanto, anche prima che a Malaga, si dovrà sostare a Madrid. C'interesseranno le grandi vie, i corsi metropolitani: Madrid dovrà certo essere ricostruita, ma ritroverà senza sforzo la sontuosità di ieri: Franco ha lasciato ormai per ultima questa conquista, ma la vittoria definitiva e assoluta probabilmente egli vorrà che sia segnata dall'ingresso delle truppe nazionali nella capitale: la bandiera rosso-oro dovrà avere a Madrid la sua apoteosi. C'interesseranno domani i corsi e le vie metropolitane; con piacere si vedranno Alcalà e la Gran Via; con curiosità si guarderà quella Puerta del Sol, ieri così rumorosa e così gaia; con commozione si saliranno ancora le scale del Prado, dove ieri ammirammo i Goya, i Velazquez, i Greco, i Tiziano, i Raffaello, raccolti a decine e decine nelle indimenticabili sale; ma prima avremo sostato alla Casa del Campo, al Palazzo Reale, alla Città universitaria. Anche se esse ancora tradiranno il travaglio di innumerevoli crepe e ferite. Io ricordo quei luoghi: al Palazzo Reale sono stato due volte, quei giardini pettinati e verdissimi li ho ancora nella retina: erano giorni caldi, quel colore oscuro e fermo mi dette una straordinaria sensazione di riposo.

SALAMANCA. IL PONTE ROMANO. *(Enciclopedia Italiana)*

BARCELLONA. (Fot. Preiss)

Guadalajara.

Bisogna partire da Madrid all'alba, chi voglia capire che cosa è la terra dove si appiattano i paesi e i villaggi della vecchia Castiglia; bisogna che non sia ancora uscito il sole, per sentire lo squallore della zona dove un giorno fu costruita la città bianca di Guadalajara. Melanconica città: e si pensa subito ad una di quelle storie tristi, così presenti, staremmo per dire così normali nella tradizione di Spagna: i costruttori di Guadalajara o sono degli esuli eliminati dalla vita o sono dei ribelli. Restìa è la terra là intorno: qui deve essere stato difficile sorridere e impossibile addirittura cantare. In tutti i tempi. La *carretera*, la strada di Francia, porta a Guadalajara la voce del mondo lontano, quella di Madrid e quella di Barcellona; ma chissà se fu mai accolta, se ebbe mai un'eco, quella voce, su questa terra scabra, nuda, rocciosa, repellente. Città, paesi e villaggi che non aspettano nulla: la gioia potrebbe anche venire, ma sarebbe sempre un fatto raro, eccezionale: il ritmo della vita resta triste ugualmente: oggi ci può essere luce, ma difficile che duri: domani fatalmente sarà ancora buio.

Eppure, prese a sè, singolarmente, le vie di queste città, di questi paesi, di questi villaggi non sono tutte cupe; io ricordo che a Guadalajara fermai la macchina in una sorta di piazza da dove si staccavano tre vie lunghe e ripide. C'era del movimento, del traffico: alcuni bambini strillavano, le donne discorrevano forte da uscio a uscio, un grammofono strideva un ballabile. Era una giornata di sole, una giornata afosa; da dietro un cortile, spuntava il ciuffo di un pino; le cicale cantavano. Un quadretto pittoresco e animato. E sì, sparì ben presto: i palazzi, in mezzo a cui la macchina avanzò poco dopo, erano duri, ermetici; qualcuno quasi cadente: alla festosa subentrò l'impressione angosciosa di una città morta o che stava per morire. E l'uscita dalle mura fu anche più triste: quel paesaggio dove la terra biancastra non s'accordava assolutamente con le piante troppo scure, come se il seme vi fosse stato portato per errore e ne soffrissero insieme il terreno e le piante, che senso di squallore!

Tutta la zona di Guadalajara, anche là dove il fiume cercava di aprirsi un varco tra il pietrame e il bosco, aveva quell'aspetto: e, benchè allora non fosse tempo di guerra, ma di pace, involontariamente si pensava ad un paese dove il clima incostante, la sterilità del terreno, i venti mutevoli e crudi, il sole implacabile avevano creato e mantenevano uno stato di cose altrettanto tragico quanto quello provocato da una guerra.

Bilbao.

In Biscaglia, i legionari salgono subito dopo Guadalajara: e questo passaggio non deve essere avvenuto senza dramma: non solo essi avevano lasciato il loro sangue migliore su quella plaga desolata, ma l'avevan perso a occhi chiusi, senza comprendere, senza capire: quella terra era ingrata, ma essi l'avevano conquistata e non avrebbero voluto più perderla: il combattente abbandona malvolentieri i luoghi che con sacrificio ha conquistato: e non gl'importa se sono inospiti, se quella terra presa a palmo a palmo è brutta, fredda, desolata.

Ma via via che essi s'avvicinano al terreno della nuova lotta quel dramma si attenua: altrettanto la terra lasciata era gelida, quanto questa dove avanzano è calda e invitante: non ci sono più quelle brevi groppe grigie, non ci sono più quei borri tetri: la Biscaglia, nella quale stanno penetrando, offre al loro sguardo valli quasi tutte amene e colline e monti spesso giocondi: come un altro mondo, come una terra nuova. Bilbao è lontana ancora e costerà anch'essa sangue e fatica; ma

MALAGA.

(Fot. W. Günther Schreckenbach)

che importa? Ecco il primo scontro, ecco le prime cannonate. I rossi sono fortificati potentemente ed aspettano; ma il legionario non pensa al nemico, pensa a questa terra robusta e colorita che non gli apre il passo, che glielo ostacola anzi, ma nella quale si cammina senza soffrire nel respiro, nella quale si procede provando come un senso di freschezza e di leggerezza. Avanti, dunque, fino alla città che si sa grande e ricca, e dove donne e bambini invocano giorno e notte l'arrivo dei soldati di Franco, dei soldati della Patria.

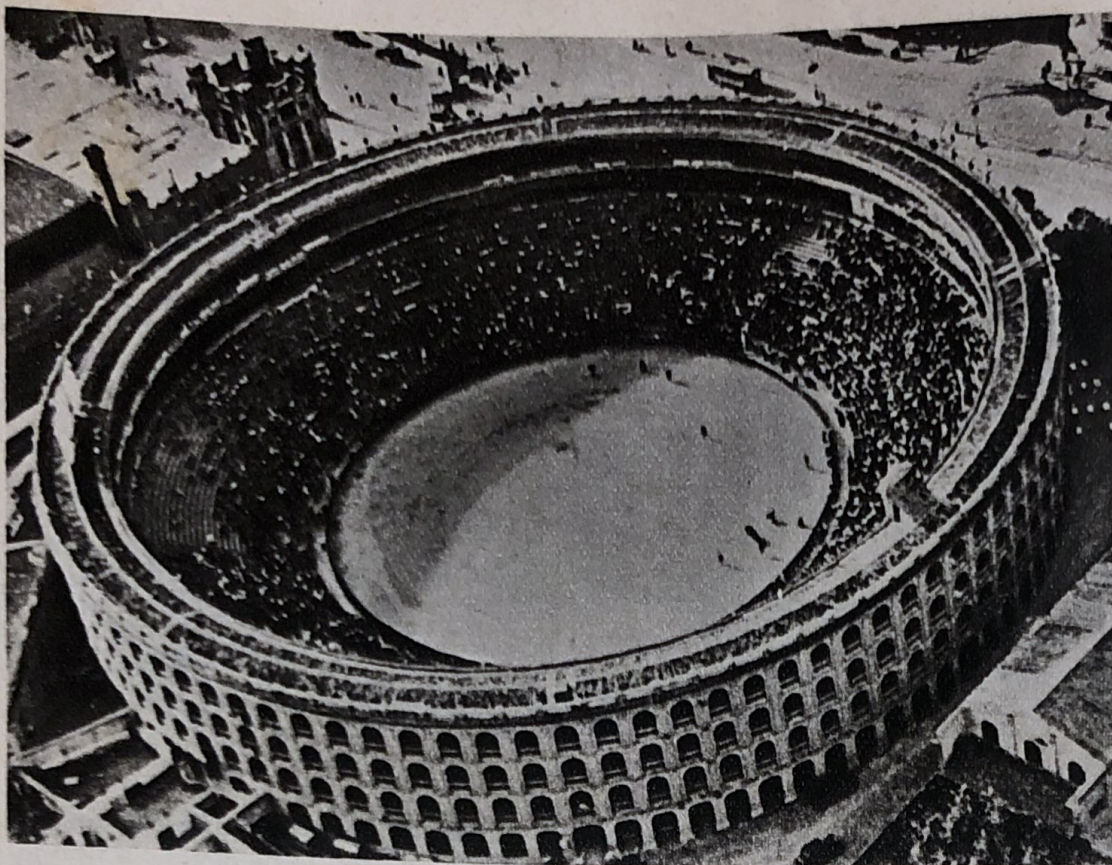
E fu la vittoria, ancora una volta: Bilbao costò notevoli sforzi, costò anch'essa molto sangue, ma i legionari dalle colline di Durango e da Bermeo avevano già intravista nella conca la rete delle vie e il Nervion che bagna la città e la taglia in due parti quasi uguali: chi poteva più trattenerli? Lotta ancora: ed a Bermeo, la piccola città balneare che allunga le sue case fin sulle onde del Cantabrico, lotta crudele e difficile; ma, superate le ultime resistenze, un bel giorno, una bella mattina anzi, la marcia diventa franca, rapida e sicura. Ed ecco i sobborghi di Bilbao con le case bianche colme di ballatoi e di fiori, ecco le prime piazze con le chiese grosse e barocche, ecco quei bambini e quelle donne che alzano la mano nel saluto romano e gridano tutti insieme: evviva, evviva.

Capitale di una regione e regina di un mare, Bilbao è una delle città più belle e più caratteristiche della Spagna. Antica, ma allietata da un fiato di modernità perfino pretenziosa, ha corsi metropolitani grandiosi e quartieri tipici: è veramente curioso passare dal centro dove corre il Nervion alle vie secondarie: pare di cambiar mondo, ambiente: là, movimento, rumore, qua silenzio e pudore: soltanto i *miradores*, i grandi balconi a vetrate, di cui ogni palazzo o casa è provvisto, e da cui le donne osservano la vita della strada, rivelano la presenza di esseri umani: le vie sono affatto deserte. Città spagnola fino ad un certo punto; per qualche lato ed in qualche momento si può anche pensare ad una città fiamminga. Anche a Bilbao, come in Olanda e nel Belgio, le case sono disuguali: vicino ad una alta, eccone spesso una bassissima. Soprattutto in queste vie che dicevo: le secondarie, le interne.

Riposanti caffè, larghe piazze con giardini nel centro; ma colori non troppo accesi; al contrario, un'aria un poco smorta dovunque, nonostante la ricchezza e l'opulenza. Città seria, città di traffici, città industriale, che diventava peraltro d'un subito gaia ed eccitata: appena le sirene scioglievano a mezzogiorno e all'avemaria i loro gridi gutturali, Bilbao si trasformava: improvvisamente piene le vie, rumorosi i corsi: due volte ogni giorno si aveva la sensazione di una festa imminente. Ed era soltanto la fine del lavoro: quando le sirene chiamavano ancora gli uomini nei numerosi opifici, la città si ripiegava su se stessa, riconquistava il suo volto grave, severo.

Santander.

Santander vi diranno che è la capitale marina della Castiglia, ma non ci crede chi ve lo dice e non ci crederete voi. La Castiglia autentica, classica finisce dove comincia la montagna: i Castigliani hanno sempre idealmente pensato di prolungare la loro provincia fino al mare di Santander per poter avere il senso di uno sbocco, di un'apertura, di un'evasione. Ma quando la pianura cede il passo alle prime gobbe del terreno, quando lo sguardo non si estenua più in cerca di un qualsiasi orizzonte, dite pure che si è fuori di Castiglia, che un'altra zona, un'altra provincia vi hanno accolto.

Santander ne è la città principale, il porto, il centro: siete in quella che da antichissimi tempi

VALENCIA. L'ARENA PER LE CORRIDE.

(Fot. W. Günther Schreckenbach)

si chiama da sé *La Montaña*, la montagna; la quale sentimentalmente ed etnicamente ha un suo tono, un suo costume peculiare: pur confinando con la Castiglia da un lato, con le Asturie da un altro, e infine con la Biscaglia, quando si è detto *La Montaña*, si è detto tutto: questo nome la definisce e la caratterizza. Raggiunta da Bilbao, appare meno pittoresca e meno vistosa, ma non meno solenne: dietro i picchi si nascondono orride gole, dove una valle si apre, boschi chiusi e freddi stagnano. Ma dovunque si eleva un villaggio è nata almeno una leggenda; dovunque c'è un gruppo d'uomini raccolti è fiorito un poema. Regione chiusa e tetra, ma fertile di genio, ricchissima di sentimento: in grazia forse della solitudine che nutre l'uomo fin dalla nascita e lo accompagna austera, ma immensa, alla morte.

Eppure Santander è una città mossa, è una città lieta. Forse perchè rappresenta lo spiraglio di uscita da una vita estremamente ferma, contenuta e sobria. Quando la gente della *Montaña* sente chiudersi la fantasia, accorre là dove sa che l'orizzonte è aperto, ché non ci sono più picchi a velarglielo. In estate soprattutto Santander è fragrante di giovinezza e di salute, nessun uomo e nessuna donna si risparmiano, nessuno parla a voce bassa, nessuno nasconde al vicino i propri pensieri, nessuno saprebbe essere freddo e meno che mai arcigno. Ecco: come se *La Montaña* fosse la norma, la legge, e Santander la libertà, l'eccezione, l'ora, sia pur condizionata e provvisoria, di un desiderato e necessario disordine. *Semel in anno*: in nessun luogo questo dettato è così vivo come a Santander: una volta all'anno, quelli della *Montaña* tagliano i ponti con la propria vita, con le proprie abitudini.

Gijon.

Piccola città è Gijon, ma non deserta, ma nient'affatto monotona. Sorride su Gijon il sole di una storia comunale orgogliosa, e se ne trovan subito tra le sue vie i segni forti e luminosi. Un poco isolata, si direbbe; ed in realtà, ci fu un tempo che non fu facile comunicare con lei: poche strade erano altrettanto inospiti quanto quelle che la raggiungevano soprattutto dal sud. Ma Gijon è un piccolo capolavoro di armonia gelosa: si direbbe che i suoi abitanti abbiano sempre atteso a comporla: non solo quando la costruirono, ma anche dopo, ma sempre: tutto quello che nasceva di nuovo doveva far corpo col vecchio: guai ad offendere quel senso d'armonia così presente e così imperioso.

Fu l'ultima tappa nordica dei nostri ragazzi: e costò anch'essa sforzi e sangue. Ma forse fu la città che essi lasciarono con maggior rammarico. Bilbao era troppo grande, Santander troppo civettuola e polarizzata, dispersa: a Gijon essi trovarono un centro dove era possibile riconoscere la sera gli uomini e le donne incontrate la mattina: e sorridersi, salutarsi, scambiare qualche parola cordiale. Rudezza di muri, finestre chiuse; ma c'era sempre un'ora del giorno in cui quei muri stemperavano il loro colore, e quelle finestre aprivano i loro battenti. Deve essere stato un triste addio per i nostri ragazzi; qualcuno magari avrà anche cantato, ma qualche altro avrà sentito la gola chiusa e il cuore stretto. A Gijon essi non devono essersi sentiti stranieri neanche per un minuto: lasciando Gijon, tutti, proprio tutti hanno sofferto, si può esserne certi, un momento di ombra e di tristezza.

TOLEDO.

(Fot. Preiss)

Teruel.

Costruita a specchio di una regione aspra, tutta a contrafforti crudi ed irti, si vede subito, anche senza conoscerne la storia, che Teruel non deve essere stata neppure in passato una città trascurabile, e meno che mai una delle solite cittadine, come tante ne nascevano e sorgevano nel primo medioevo in Spagna per offrire asilo ai vinti di qualche guerra, ai ribelli ed ai faziosi di qualche rivoluzione. Tra le antiche città spagnole minori, fu sempre una delle più pronte e delle più ardite. Eppure se è vero che i suoi abitanti non hanno mai temuto la guerra, è anche vero che della pace hanno saputo sempre e bene giovarsi. Si sa già la storia (o la leggenda?) dei due amanti di Teruel: una storia che ricorda quella di Romeo e Giulietta immortalata da Shakespeare. Non la racconteremo per l'ennesima volta, ma diremo che aiuta assai a capire lo spirito albagioso e insieme emotivo di questa città. Teruel ebbe anche lei le sue lotte truci, come tutte le città spagnole; ma, quando uscita dalla battaglia, quando stanca della lotta, seppe anche sempre trovare un suo accento d'amore e di poesia, abbandonandosi ad esso e accarezzandolo perfino. Bella nell'insieme e nei particolari, e, più che bella, forse, raccolta e armoniosa, veniva naturale, passando ieri nelle sue vie, di pensare che le cure degli abitanti di Teruel fossero assai più spirituali che fisiche; nei tempi andati non solo, ma anche oggi, in questo durissimo presente. No, gli abitanti di Teruel non devono mai essere stati capaci di attaccare proditoriamente un nemico vicino: e se per avventura attaccati essi per primi, si pensa che la difesa non tanto con le armi sia stata da essi impostata e condotta, quanto con parlamentari, attraverso ragionamenti sottili, limpidi ed urbani.

Non fu così, invece: Teruel alzò spesso la sua bandiera di guerra e la portò con fierezza: soldati, a Teruel, sempre ce ne furono, e sempre seppero battersi fino all'ultimo sangue, fino all'esaurimento delle forze.

Distrutta oggi, e crollata. Ma, quando Franco avrà vinto, anche Teruel, come tutte le città piegate dal vento della guerra, rinascerà. Certo, non tale e quale la vedemmo nel 1936: con quei balconi, con quelle finestre, con quelle vecchie porte tarlate, con quel sentore di muffa che usciva da quasi tutti i suoi cortili; ma che conta? Se la sua fisionomia storica e materiale sarà scomparsa, la spirituale sopravviverà: e come non si dimenticherà la sua storia antica coi suoi eroi, così la nuova, anch'essa tanto ricca di eroi. Sono tante ormai le città martiri della Spagna, ma Teruel, e per quell'alone epico che già la distingueva ieri tra tutte, e per quello che seppe fare durante il memorabile assedio di oggi, sarà una delle più venerate dalle generazioni future.

Tortosa.

L'Aragona è tutta allagata dal sole, eppure è una regione triste. A scendervi dal Cantabrico, non si deve aver provata una sensazione piacevole: l'Ebro ha dell'acqua, ma è un fiume che par sempre sofferente: una montagna grigia, bruciata gli si affolla contro, gli preme il corso, a momenti quasi glielo soffoca: e il fiume si difende con file di pioppi e di salici: ma a che serve? In quei gomiti c'è ombra, frescura; ma non c'è allegria; anche allorquando la luce arricchisce quegli alberi fin quasi ad ingigantirli: tutt'intorno il gial-

lore cupo delle rocce e dei calanchi pesa tanto, e così insistente, che quell'oasi, nonché spiccare, ne resta quasi cancellata.

La strada di Saragozza, che vide tanta gloria di armi, tanta foga di passioni, tanta urgenza di odii, non è stata mai riscattata dal suo truce passato neanche quando vi nacque un artista, che si chiamò Goya, un artista che avrebbe potuto sublimare nonchè questa, anche la vita e gli errori di tutta intera la Spagna. E sì, per venti, per trenta anni Goya si sforza a questo cómpito; ma viene il momento che cede. Tanto lui, il pittore di Aragona, come ieri il poeta, Garcilaso, entrambi non sublimano la vita, ma la frustano; non credono nell'oasi, credono nel deserto. E tanto, che arrivano perfino a celebrarlo.

E addio Saragozza dalle torri snelle e dalle ragazze che somigliano più alla Maya nuda che alla Maya vestita di Goya; addio città dei mercati fantasiosi e delle danze indiavolate. Si va verso la Catalogna, si discende verso l'Ebro là dove è più largo e più copioso, benché, ahi, né più allegro né più verde che nel suo corso alto. La mèta, attraverso Caspe e Gandesa, sarà questa volta Tortosa: una città che ha un nome quasi nostro, italiano, una città tutta segni e ricordi dell'antica Roma. Si è aperta la via verso il mare, verso Barcellona: avanti.

Nuovi prodigi di valore dei legionari: i veterani di Malaga, di Guadalajara, di Bilbao, di Santander, di Gijon non hanno mai avuto fretta di cambiare luogo e clima; ma non appena l'ordine di avanzare giunge, hanno fretta di vincere. Poiché vincere è scoprire, è andare oltre, è superare l'ieri per trovare l'oggi, per pensare e sperare il domani.

Tortosa è a cavallo del fiume e fatica un poco, sospesa com'è tra le due rive abbastanza vicine, ma troppo diverse, ad essere compatta ed armonica. Infatti, lo sfondo è troppo nerastro; e piuttosto cupo risulta lo scenario là dove la città è più alta e più antica. Ma domani, quando sarà tutta nazionale, cioè ancora e decisamente spagnola, e quelli che stanno sulla sponda destra chiameranno per nome e saluteranno fraterni quelli della sinistra, anche quel cupo scenario si ripulirà, ringiovanirà. Senza che per questo Tortosa perda le sue caratteristiche secolari: quel non so che di ombroso, quel senso di città tarda ad aprirsi alla vita moderna, alla vita rumorosa. Anche dove il cannone ha guastato, la mano accurata delle generazioni che hanno vissuto la guerra civile saprà salvare quel passato. E perfino gelosamente.

...E sulla soglia di Tortosa arrestiamo per ora il nostro itinerario. Oh, lo sappiamo bene: questi appunti sono troppo rapidi e troppo frettolosi, nonché necessariamente incompleti: non sono forse anche davanti a Sagunto le nostre *Frecce*, davanti alla Sagunto romana, nonché nella bianca e fervida terra dell'Estremadura? Ma come ancora non si può fare della storia sulla nostra partecipazione alla guerra di redenzione spagnola, e soltanto della svelta e sommaria cronaca, così non si può per ora che dare uno svelto e sommario itinerario delle tappe vittoriose che i nostri generosi ragazzi percorsero e compirono. Tra sei mesi, tra un anno, i fatti saranno più raggiungibili, meglio determinabili; e con i fatti, i luoghi: oggi come oggi, non sarebbe possibile neanche visitare alcune parti della Spagna: anche se non sono prima linea assoluta, sono territorio di guerra. E, d'altra parte, al Caudillo deve essere concesso un certo lasso di tempo dopo la vittoria, per la ricostruzione: Franco ha voluto una guerra lenta; egli non ha voluto la distruzione, ma la salvezza della Spagna che ama. E soltanto allora, quando fedelmente e scrupolosamente egli avrà restituito all'ordine ed alla storia, regione per regione, città per città, villaggio per villaggio, tutta la sua terra, non una sola zolla eccettuata, rispettando i ricordi antichi e i recenti, soltanto allora sarà possibile risolcare passo a passo le orme della nostra partecipazione alla vittoria della Spagna pura sull'impura, della Spagna vera sulla mentita.

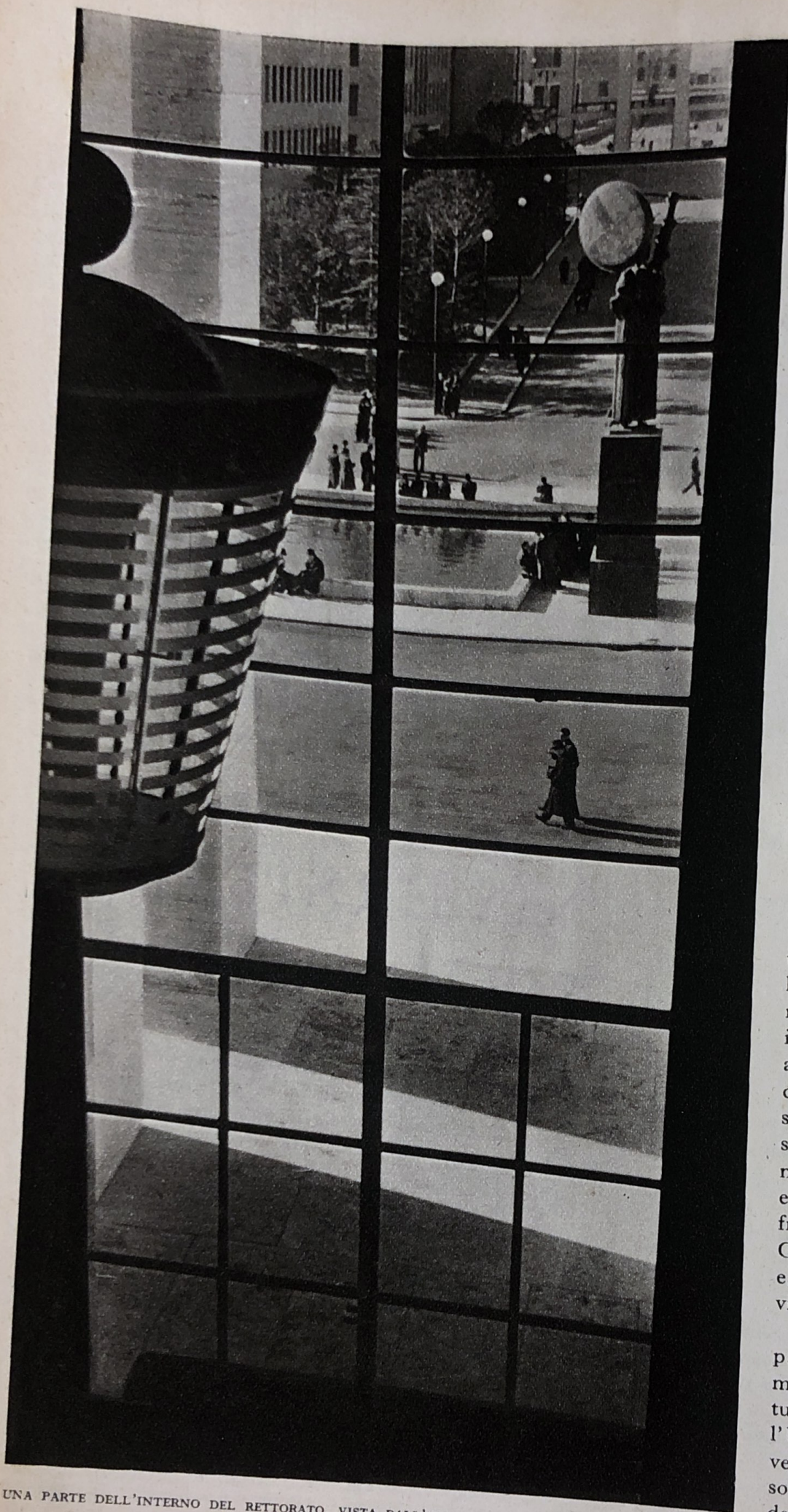
MARIO PUCCINI

LA FACCIATA DELL'EDIFICIO PRINCIPALE DELLA CITTÀ UNIVERSITARIA: COMPRENDE IL RETTORATO, L'AULA MAGNA E LA BIBLIOTECA.

"5-15 NOVEMBRE - INIZIO DELL'ANNO ACCADEMICO"

LA CITTÀ UNIVERSITARIA DI ROMA

Da tre anni gli studenti universitari di Roma hanno dato l'addio alla vecchia Sapienza e si sono trasferiti, fuori del centro, nella Città Universitaria. La Sapienza è un nobile edificio pieno di tradizioni e di glorie, che esiste dal tempo di Alessandro VII, press'a poco nel medesimo luogo dedicato allo *studium urbis* da Bonifacio VIII; ma era ormai inadeguato alle nuove necessità degli studî e al numero degli studenti. La Città Universitaria, invece, è formata da un complesso di edifici assolutamente moderni, sia nell'aspetto esteriore, come nella struttura interna, nella distribuzione delle aule, negli impianti dei servizi. Essa occupa una vasta area quadrata di quasi mezzo chilometro di lato, compresa fra il viale del Policlinico, quello dell'Università, quello della Regina e la via dei Ramni, a poca distanza dal Verano, che sarà presto trasformato in cimitero monumentale, e quindi renderà meno stridente il contrasto fra la città della morte e quella della vita più fervida e più rosea.

L'ingresso principale si apre all'inizio di un grande viale centrale facente capo ad una vastissima piazza, che è come il centro e il cuore dell'Università e si riallaccia alla tradizione grecoromana e a quella del Rinascimento: un ritorno, insomma, in forme moderne, alla concezione dell'Agorà, del Foro, delle belle piazze italiane del Quattrocento e del Cinquecento. Più oltre la piazza si allarga e una armonica successione di quadri si offre allo sguardo. Domina su tutti gli edifici quello del Rettorato e la Città Universitaria si rivela con le sue piazze e i suoi piazzali, i suoi viali alberati, le sue oasi verdi. Grandi spazi fra l'uno e l'altro edificio e all'interno di ognuno ampie scale, aule vastissime (la sola Aula Magna può contenere tremila persone), lo studio più accurato dei problemi della visibilità e

UNA PARTE DELL'INTERNO DEL RETTORATO, VISTA DALL'INGRESSO.

(Fot. Körte)

dell'acustica, della ventilazione, della illuminazione e del riscaldamento. Una giovane città, costruita per i giovani, per moltissimi giovani che vengono a Roma a studiare da ogni parte d' Italia e del mondo.

Non solo a studiare, ma anche a imparare a vivere. Una grande trasformazione è stata operata in Italia dal Regime nel campo dell'educazione giovanile, dove fino a ieri trionfò il pregiudizio che lo studio e la cultura fossero incompatibili con la vita dinamica. Abbiamo ancora davanti agli occhi i due tipi di studenti che prevalsero in Italia fino ai primi anni di questo secolo, cioè fino allo scoppio della grande guerra: c'era quello che, essendo nato con la vocazione del topo di biblioteca e preoccupandosi solo del suo successo personale, si manteneva a debita distanza da ogni viva corrente del proprio tempo, e ce n'era un altro che, quando poteva, chiudeva volentieri i libri e si faceva provocatore di disordini, fischiando i professori, se non riusciva ad ottenere un anticipo delle vacanze o una nuova sessione di esami. Il Fascismo ha creato lo studente nuovo, per il quale non esistono incompatibilità fra Senofonte, Pitagora e Giustiniano, da una parte, e, dall'altra, la Patria, la vita, lo sport.

In verità, la maggior parte degli studenti, la meno studiosa, non aveva tutti i torti se non amava l'Università e se alle severe aule in cui i professori spezzavano il pane della sapienza preferivano altri luoghi meno nobili,

LA LEGIONE UNIVERSITARIA. I SEVERI STUDI NON ESCLUDONO L'ESERCIZIO DELLE ARMI, SECONDO IL MONITO DEL DUCE ALLA GIOVENTÙ ITALIANA: LIBRO E MOSCHETTO.

(*Fot. Körte*)

L'ORA DELLA GINNASTICA NELLA ATTREZZATISSIMA PALESTRA DELLA CASA DELLO STUDENTE.

(*Fot. Körte*)

NON MANCA CHI, NELLE ORE DI RICREAZIONE, SI DÀ CON PASSIONE SPECIALE AL SALUTARE ESERCIZIO DEL REMO.

(*Fot. Körte*)

STUDENTI DAVANTI AD UNA VETRINA DEL MUSEO GEOLOGICO.

(Fot. Körte)

STUDENTESSE DI MEDICINA INTENTE AD UNA ANALISI DI LABORATORIO.

(Fot. Körte)

IN UNA SALA OPERAZIONI DEL POLICLINICO GLI STUDENTI DI MEDICINA SEGUONO CON ATTENZIONE IL LAVORO DEI CHIRURGHI. *(Fot. Körte)*

STUDENTESSE AGLI ATTREZZI GINNASTICI.

(Fot. Körte)

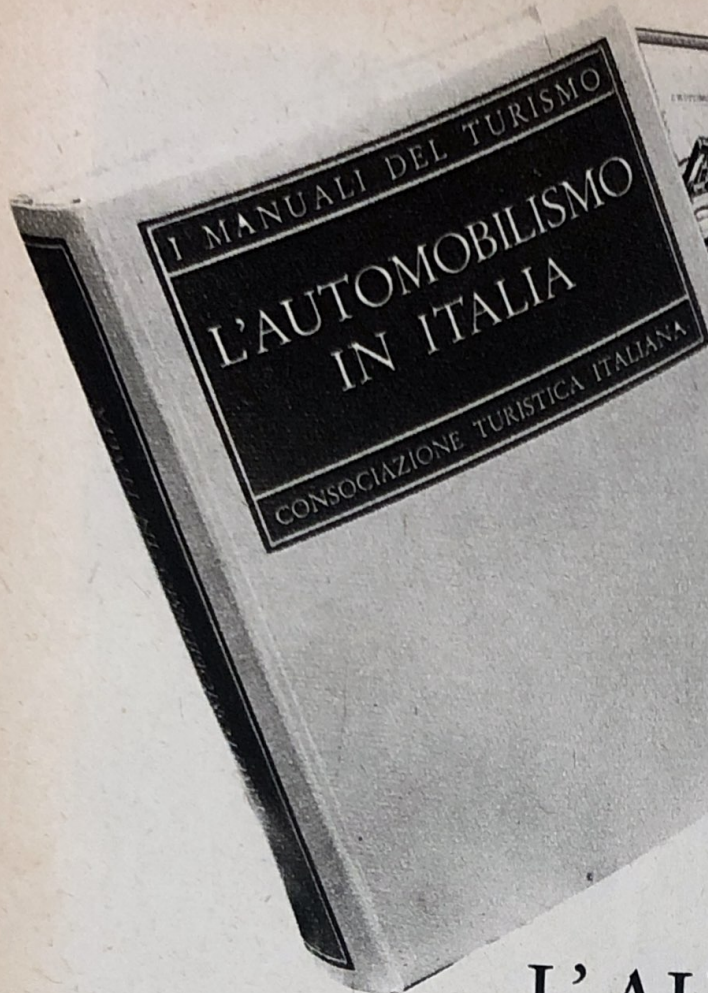
ma più divertenti. Quel pane era spezzato (e forse in qualche città lo è ancora) in aule tetre, grigie, opprimenti, ricavate in vecchi palazzi signorili e in vecchi conventi dalle mura sature dell'odore dei secoli: odore di polvere e di muffa, maliconia di cose morte, di pensieri spenti, di vite remote. La luce che penetrava in quelle aule permetteva appena di vedere, e nelle lunghe giornate d'inverno, l'unico mezzo per reagire al freddo consisteva nel pestare i piedi e nel soffiare sulla punta delle dita. Sebbene anche allora si pagassero le tasse scolastiche, a certe lezioni non c'era spazio sufficiente per tutti gli studenti. Così nella vecchia Sapienza molti erano i chiamati e pochi gli eletti. E per essere di quest'ultimi bisognava presentarsi nell'aula allorquando il professore non era ancora uscito di casa e aspettarlo pazientemente, come si fa nelle vie della città quando sta per giungere un sovrano o qualche altro personaggio illustre, che tutti vogliono vedere e applaudire. Tanti, e non più. Non gioverebbe a questo proposito ricordare che i nostri antenati, molti dei quali si impongono alla nostra ammirazione e alla nostra gratitudine per altezza di intelletto e splendore di opere, studiarono nelle stesse anguste e gelide sale. La popolazione universitaria, si potrebbe rispondere a tale obbiezione, era allora minima e nessuno rischiava di perdere le lezioni perché non riusciva a conquistare un posto nella sala. E diverse erano le condizioni

(Fot. Körte)

UNA SALA DELLA BIBLIOTECA.

di vita, più facile l'adattarsi all'inclemenza delle stagioni, pochissimi coloro che si davano agli studi senza una profonda e sicura vocazione. Oggi il mondo è cambiato, e non si sa per quale ragione gli studenti dovrebbero rinunciare al benefico calore diffuso dai termosifoni; e, quanto alla vocazione, chi non l'ha, cerca di sostituirla con quel tanto di buona volontà indispensabile per conquistare la laurea.

Ma nella Città Universitaria, prototipo di tutte quelle che potranno sorgere successivamente in Italia, non si studia soltanto. Ci si vive anche, poiché ad essa è unita una comoda Casa dello Studente, provvista, per coloro che non potrebbero sostenere la grave spesa della vita in città, di alloggi, di sale, di palestre, di un teatro. *Mens sana in corpore sano*, dice l'antico precetto, lungamente trascurato da coloro ai quali era affidata la salute intellettuale e fisica delle nuove generazioni e ora rimesso in onore dal Regime Fascista. Dottori sì, ma anche uomini del loro tempo debbono essere i giovani universitari italiani. Cioè, uomini che a un dato momento (e pareva poche settimane fa che questo momento fosse giunto, non certo per colpa dell'Italia) possano lasciare i libri e impugnare le armi per la difesa della Patria e perché sul mondo possa sempre risplendere la civiltà di Roma.

QUIVIS

I MANUALI DEL TURISMO

L'AUTOMOBILISMO IN ITALIA

Currus etiam possunt fieri ut sine animali moveantur cum impe u inaestimabili. Con questa curiosa profezia di Ruggero Bacone, vecchia di sette secoli, s'inizia la « Breve storia dell'automobile » che apre il nuovo denso volume *L'Automobilismo in Italia* (1).

Invero, l'automobile non ha la decima parte degli anni della profezia baconiana. Risalendo di settant'anni il corso del tempo, precediamo il primo rudimentale motore a scoppio. Conferirle quarti di nobiltà per vetusta prosapia non sarebbe quindi rispettoso dell'esattezza storica. La vera storia dell'automobile, intesa come elemento di attività sociale, mezzo quotidiano di vita, impulso a nuove forme economiche, specchio e denominatore di una nuova êra di civiltà, comincia col dopoguerra.

Ma quanto cammino in quattro lustri! Tecnicamente, nell'automobile di oggi nulla più resta d'immutato fuor della sua architettura primordiale e dei principî generali inerenti al suo funzionamento. Dalla forma esterna alla potenza del motore, dai particolari del cambio ai sistemi di sospensione, tutto è rivoluzionato e reso irriconoscibile, attraverso una graduale evoluzione senza bruschi trapassi; proprio come un bambino che si abbia sempre sott'occhio e che un bel giorno ci ritroviamo accanto in grigio-verde, baionetta al fianco!

E altrettanto hanno progredito nell'ultimo ventennio le discipline e le attività che si ricollegano all'evoluzione meccanica e alla valorizzazione sociale dell'automobile. La tecnica stradale, dopo secoli di stasi, si è rapidamente piegata a servire il nuovo padrone, assumendo sviluppi che hanno accelerato le comunicazioni fra le genti. L'economia dei Paesi industriali ha subìto notevoli mutamenti grazie all'industria e al commercio dell'automobile, la cui mole cresce a vista d'occhio, sino ad occupare talora il primo o uno dei primissimi posti nell'economia nazionale. I poteri pubblici hanno dovuto intervenire per sgomberar le vie al nuovo mezzo di trasporto; sono sorti formidabili interessi che si riflettono su milioni di individui in ogni grande Paese. Vent'anni fa doveva ancora apparire il primo codice della strada e della circolazione: oggi, la legislazione in materia occupa ponderosi volumi, e le sue massime principali sono meglio note al pubblico che i più solenni testi del diritto tradizionale, avendo assai

(1) Consociazione Turistica Italiana. - *L'Automobilismo in Italia*, 678 pagine con ricchissimo corredo di illustrazioni, tabelle e prospetti. Alla sede della C. T. I. L. 20; Italia, Impero, Colonie L. 23; Estero L. 26.

più numerose applicazioni. I regimi tributari hanno scoperto nell'automobile l'oggetto fiscale per eccellenza, su cui può facilmente esercitarsi l'arte di spremere il contribuente senza farlo eccessivamente strillare. Infine, il turismo, da attività secondaria a scopo voluttuario, è divenuto, in virtù dell'automobile, una forma di attività internazionale, in cui gli economisti vedono un tipico mezzo di esportazione indiretta, gli educatori un sovrano mezzo di cultura e di elevazione spirituale e folle di lavoratori un mezzo di vita.

ALL'INAUGURAZIONE DELLE OFFICINE « FIAT » NEL 1899 S.A.R. IL DUCA DI GENOVA SULLA VETTURA DEL CONTE ROBERTO BISCARETTI DI RUFFIA. (Da *L'Automobilismo in Italia*).

Tutto questo formidabile complesso di attività ha dato luogo a una vigorosa fioritura di norme, di nozioni, d'interessi, quale forse nessun'altra invenzione aveva prodotto entrando nella vita pratica. Per un comprensibile fenomeno, man mano che l'automobile esce dal suo mistero per diventare accessibile a tutti, la sua disciplina diventa sempre più complessa. La semplicità è il bene più difficile a conseguirsi, e non si raggiunge che attraverso la complicazione. Nulla è più complicato della semplicità. Verrà giorno in cui, universalizzato l'uso dell'auto, la sua tecnica diverrà familiare ai bambini d'asilo; la sua circolazione si svolgerà automaticamente con l'istintiva naturalezza di quella pedonale, retta da un galateo affidato alla consuetudine e da pochissime norme codificate; un giorno in cui la burocrazia tributaria potrà smobilitare la sua complicata procedura, perché l'uso dell'automobile, finalmente considerato nella sua reale essenza di strumento di lavoro sarà sottinteso nella qualifica di contribuente. Ma per intanto la smobilitazione è ancora da iniziare.

L'« ITALA » CHE, GUIDATA DAL PRINCIPE SCIPIONE BORGHESE, SUPERÒ NEL 1905 IL PERCORSO PECHINO-PARIGI. (Da *L'Automobilismo in Italia*).

Conclusione: chi si accinga a « fare il punto » di questa vasta materia, raccogliendo tutto quanto interessi l'automobilismo in una specie di « enciclopedia », non può non provare quasi un senso di sgomento di fronte alla complessità dell'impresa. Per questa ragione, malgrado l'interesse, malgrado il fascino che la materia esercita su tutte le classi colte, le pubblicazioni del genere sono rare e pressoché inesistenti.

La Consociazione Turistica Italiana, che da quarant'anni si occupa di automobilismo, ha voluto, quindi, provvedere alla prima pubblicazione enciclopedica – sia pure di carattere elementare – sull'automobilismo italiano; una pubblicazione le cui pagine non fossero soltanto specchio ed eco di cose viste o udite, cioè frutto di pazienza, di forbici e di colla, ma originali per concezione, per forma e per sviluppo. Il poderoso volume che ne è così risultato se può, a prima vista, lasciare sconcertato chi lo sfogli superficialmente e ne abbia una prima impressione di complessità, offre tuttavia ogni soddisfazione al lettore che brevemente ne esamini le singole parti. Il libro, così

UNA PAGINA DEL CAPITOLO VII DEL MANUALE «L'AUTOMOBILISMO IN ITALIA». CIRCOLAZIONE: IMMATRICOLAZIONE E PASSAGGIO DI PROPRIETÀ. IL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO (P. R. A.).

Autoveicoli iscritti al P.R.A. — CIRCOLAZIONE

Autoveicoli iscritti al P. R. A. al 1° gennaio 1938

PROVINCIE E REGIONI	Autovetture	Autobus	Autocarri	Macchine stradali	Trattrici stradali	Motocicli	Rimorchi	Trattrici agricole	TOTALE
Alessandria	4.468	150	1.760	3	22	4.272	305	338	11.318
Aosta	1.441	111	732	—	11	1.466	85	10	3.856
Asti	1.523	59	624	—	—	1.018	56	3	3.283
Cuneo	3.910	220	2.107	1	12	2.633	182	66	9.131
Novara	4.227	148	1.472	—	12	2.931	243	136	9.169
Torino	21.620	249	5.753	5	20	16.240	849	23	44.759
Vercelli	4.218	85	1.528	—	13	3.160	187	202	9.393
Piemonte	41.407	1.022	13.976	9	90	31.720	1.907	778	90.909
Genova	10.985	385	4.574	4	51	2.944	440	—	19.383
Imperia	2.008	107	894	2	5	913	52	—	3.981
La Spezia	1.175	19	479	—	3	713	57	2	2448
Savona	1.936	90	909	1	3	1.352	120	1	4.412
Liguria	16.104	601	6.856	7	62	5.922	669	3	30.224
Bergamo	3.255	83	1.175	1	19	2.547	231	189	7.500
Brescia	5.845	108	1.471	5	13	4.094	249	602	12.387
Como	4.661	145	1.997	—	4	3.791	236	16	10.850
Cremona	3.214	33	992	—	3	1.672	228	796	6.938
Mantova	3.131	59	1.512	—	3	2.349	314	1.552	8.920
Milano	38.643	562	11.200	5	132	16.555	2.075	77	69.249
Pavia	4.263	155	1.635	—	18	2.433	416	623	9.543
Sondrio	706	40	376	—	4	654	75	6	1.861
Varese	4.533	100	1.873	1	8	3.436	293	—	10.244
Lombardia ..	68.251	1.285	22.231	12	204	37.531	4.117	3.861	137.492
Bolzano	2.278	119	954	—	19	1.962	72	—	5.404
Trento	2.132	88	1.009	—	4	2.342	164	1	5.740
Venezia Trid.	4.410	207	1.963	—	23	4.304	236	1	11.144
Belluno	1.213	72	639	—	—	996	70	14	3.004
Padova	4.750	69	1.591	—	15	2.820	365	160	9.770
Rovigo	1.694	37	674	7	6	1.286	91	234	4.029
Treviso .... :	3.110	129	1.251	2	25	1.983	295	27	6.822
Udine	3.513	135	1.280	1	6	2.685	271	694	8.585
Venezia	3.013	50	811	4	13	1.558	281	108	5.838
Verona	4.704	98	1.964	2	9	3.828	483	685	11.773
Vicenza	3.202	99	1.079	1	8	2.879	275	20	7.563
Veneto	25.199	689	9.289	17	82	18.035	2.131	1.942	57.384

291

analizzato, si umanizza, e alla prima impressione subentra nel lettore un senso di confidenza. Molte parti si appalesano di corrente e avvincente lettura; la materia che si credeva astrusa, diventa affascinante; molte lacune, oggi intollerabili nella cultura d'ogni cittadino, vengono a colmarsi, senza sforzo, nel più piacevole dei modi. Alcuni capitoli hanno ad un tempo il carattere di lettura corrente per gli appassionati e di consultazione per gli altri: sono quelli che si rivolgono prevalentemente alla curiosità del lettore (notizie, statistiche); altri, infine, sono di pura consultazione, preziosa riserva al momento del bisogno, resa facilmente reperibile dalla razionalità degli indici analitici, che guidano il lettore più inesperto alla facile ricerca di ciò che lo interessi.

Perciò *L'Automobilismo in Italia* va considerato non solo come un prezioso ausilio per chiunque possegga o usi un'automobile, ma anche come mezzo di propaganda atto a conquistarle nuove simpatie. Utile pubblicazione, dunque, non solo per l'automobilista, ma anche – quel che più conta – per l'automobilismo.

Una recensione organica e particolareggiata del concettoso Manuale non è impresa possibile in

UNA PAGINA DEL CAPITOLO VII DEL MANUALE « L'AUTOMOBILISMO IN ITALIA». CIRCOLAZIONE: NORME E DECRETI SPECIALI RIUNITI IN TESTO UNICO, CON BREVI NOTE INTERPRETATIVE.

CIRCOLAZIONE — Norme vigenti riunite in T. U.

Responsabilità del conducente e del proprietario dei veicoli

Art. 120 *Codice Stradale.* — Il danno prodotto a persone o cose dalla circolazione di un veicolo si presume dovuto a colpa del conducente. La presunzione è esclusa solo quando questi provi che da parte sua si è avuta ogni cura, per evitare che il danno si verificasse.

Non possono in alcun caso considerarsi come danni derivanti da forza maggiore quelli cagionati da difetti di costruzione o di manutenzione del veicolo.

Il proprietario del veicolo è obbligato solidalmente col conducente a meno che provi che la circolazione del veicolo sia avvenuta contro la sua volontà, salva la responsabilità che a lui possa incombere secondo i principî generali del Codice Civile.

Quest'articolo è la base fondamentale di tutte le cause civili inerenti ai sinistri stradali, cioè di tutte le richieste di risarcimento per danni di circolazione. Naturalmente non si applica alla materia penale dove è sempre l'accusa che deve provare *la colpa dell'imputato. La sostanziale differenza tra i due generi di giudizi sta dunque in ciò: che in mancanza di prove (per esempio per assenza di testi e di reperti materiali che consentano una sicura ricostruzione peritale dell'incidente) l'imputato non può che essere assolto dall'imputazione penale di lesioni o di omicidio colposo — mentre lo stesso, convenuto in via civile, non può che essere condannato al risarcimento dei danni, non potendo per ipotesi aspirare ad offrire la prova liberatoria. E in mancanza di questa, il presente articolo stabilisce che abbia corso la* presunzione *di colpa a carico del conducente, di carattere eccezionale nel nostro diritto perchè, secondo le norme fondamentali del diritto civile, è sempre l'attore che deve provare la sussistenza di un'obbligazione nel convenuto.*

Oltre a questa inversione dell'onere probatorio, di carattere unicamente processuale, i trattatisti e la giurisprudenza hanno per lungo tempo letto in quest'articolo anche una disposizione d'ordine sostanziale. Infatti le parole « avuta ogni cura per evitare che il danno si verificasse » *vennero fatte equivalere all'obbligo di offrire non solo una generica prova liberatoria d'innocenza, ma la cosiddetta prova diabolica della diligenza specialissima, tale da escludere ogni sospetto di astratta colpa anche di grado capillare. Pretesa equivalente in pratica alla proposizione di una vera e propria responsabilità obiettiva, perchè di fronte al sinistro avvenuto, è difficile impedire al pensiero di ipotizzare delle cautele ancora maggiori, l'impiego delle quali* avrebbe evitato il danno.

Colpa civile e colpa penale

Oggi però, di fronte al ripetuto insegnamento della Suprema Corte, la portata della prova liberatoria imposta dall'art. 120 del Codice Stradale tende a diventare più umana, ragionevole, d'ordine pratico e concreto, aderente alle reali possibilità ed esigenze della circolazione. La concezione di una responsabilità civile indipendente dalla colpa penale, e sopravvivente dopo l'esclusione di questa, sta tramontando. La colpa penale e quella civile - ha ripetutamente affermato la Cassazione -

372

un articolo di rivista. Tuttavia la curiosità del lettore va in qualche modo soddisfatta.

La « Breve storia dell'Automobile » è, in realtà, la sua preistoria: risale i secoli per ricercare i precursori del veicolo semovente; presenta i grandi inventori del secolo scorso che realizzarono il motore a scoppio e si arresta, con un preciso panorama dell'industria automobilistica di allora, all'inizio di quello che abbiam chiamato il periodo storico vero e proprio, cioè l'immediato dopoguerra.

Un'altra parte che interesserà tutti i lettori indistintamente è la seconda del volume: «L'Automobile nel 1938», che in un certo senso è la continuazione della prima, poiché nelle sue cinquanta pagine, delineando il « Panorama dell'attuale tecnica automobilistica », accompagna il lettore attraverso i progressi decisivi dell'ultimo ventennio, soffermandosi naturalmente sulle soluzioni attuali sia in relazione al complesso del veicolo, sia per i singoli organi di esso. Attualità intesa nel modo più rigoroso: l'aggiornamento è tale che non solo gli esempi e le illustrazioni sono riferiti ai più recenti tipi della produzione italiana, ma scrutano anche le probabili soluzioni di domani, attraverso le tendenze che oggi appena si deli-

neano. Di ogni soluzione è rievocata sommariamente la genesi, chiarito lo sviluppo in modo accessibile anche ai profani. Queste pagine, insomma, condensano la tecnica dell'automobile, iniziandosi con un paragrafo elementare che introduce il lettore meno preparato ai facili misteri del funzionamento dell'auto e mantenendo sino all'ultimo paragrafo (dedicato al calcolo pratico del costo di utenza della vettura) il loro carattere divulgativo.

Le parti III e IV offrono notizie, dati statistici, elenchi, indirizzi, tabelle, ecc., concernenti rispettivamente « Produzione e Industria » (ad esempio, tutti i tipi di automezzo italiani, da turismo e industriali, sono censiti coi loro dati caratteristici più minuti) e il « Commercio », materia questa nella quale rientrano le statistiche relative al mercato interno e all'esportazione, l'inquadramento corporativo, ecc.

Nel vasto capitolo dei « Carburanti e lubrificanti » si entra profani e si esce edotti della materia. Che cos'è il petrolio? Come si ottiene la benzina? Quali miscele sono preferite oggigiorno? A tutti questi e moltissimi altri interrogativi risponde esaurientemente il compilatore con opportune tabelle statistiche relative al mercato e al consumo italiani, con ampie notizie sulla produzione nazionale e sulla benzina sintetica, e un accurato esame della complessa legislazione italiana sul petrolio, integrata da un'appendice sui prezzi e sugli oneri fiscali di tutti i prodotti petroliferi, dal 1926 ad oggi.

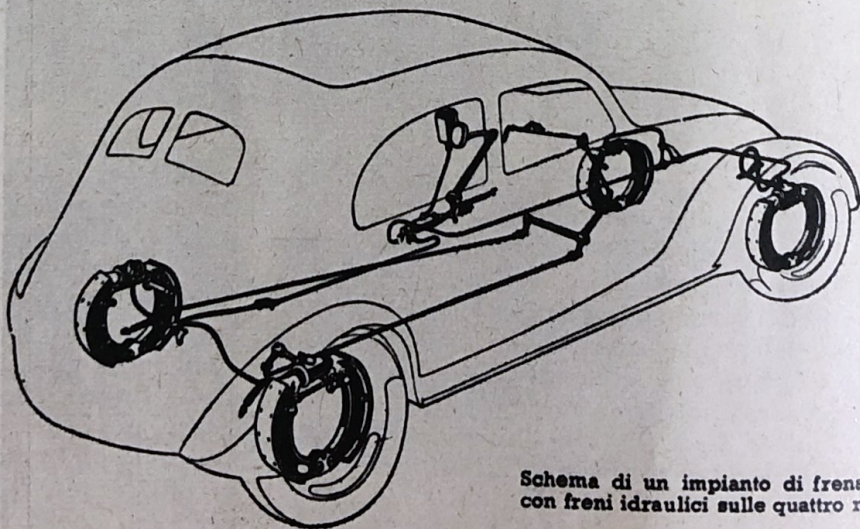
In apposito capitolo è sviscerato il problema dei carburanti sussidiari e dei succedanei.

Sei capitoli del volume sono dedicati alla parte IV: « Le strade ». Cenni storici, tecnici e legislativi; descrizione delle strade statali e delle autostrade, con relative tariffe e norme regolamentari; statistiche del traffico; segnalazioni stradali...: tutta la materia, insomma, in cui si acquistò tante benemerenze la C.T.I., che seppe instillare nella nostra giovinezza l'amore e il culto della strada, è qui organicamente presentata e corredata di tutte le notizie utili o interessanti che ad essa si riferiscono.

Sotto il titolo «Circolazione» ha trovato opportunamente luogo – oltre alle notizie statistiche, al *vademecum* per le formalità amministrative, ad uno studio sul Pubblico Registro Automobilistico, a numerosi consigli pratici e ad altro materiale utile – una rubrica destinata fin d'ora a costituire un volumetto a sé stante, nella quale il compilatore ha voluto comporre, ad uso dei consultatori d'ogni ceto e dottrina, dal privato automobilista all'avvocato patrocinante e al giudice, l'ancora inesistente testo unico delle norme di legge e regolamentari relative alla circolazione, sistemando per materia le disposizioni del Codice Stradale col nuovo Regolamento Urbano unificato e coi decreti, circolari e norme ministeriali che in quattro anni di applicazione hanno via via modificato o integrato il Codice Stradale. Le norme del Regolamento Urbano e dei singoli decreti sono inserite direttamente nel Codice Stradale, al loro posto logico, quando non sostituiscono nel testo la corrispondente parte del Codice ch'esse superano e annullano, conservando l'indicazione della fonte legislativa. Ogni articolo è seguito da brevi note di commento interpretativo, o di consiglio pratico. Insomma, si è voluto compilare un manualetto capace di toghere d'imbarazzo coloro che, sino ad oggi, cercando gli elementi per una norma di condotta in determinate circostanze (per dirimere, ad esempio, una controversia o discutere una causa) dovevano consultare una decina di testi diversi, non sempre reperibili e non sempre noti neppure agli specialisti.

In più spirabil aere ci riconduce la voce « Turismo », che da sola basterebbe a giustificare la pubblicazione del Manuale, tanto interessa, istruisce, consiglia, guidando attraverso ogni specie di ostacoli materiali e morali, chi viaggia all'interno e all'estero (documenti per il transito delle dogane, formalità fiscali, norme di circolazione oltre i confini). Naturalmente anche la circolazione automobilistica in Colonia trova aggiornata illustrazione: il codice stradale libico, le tariffe doganali in Libia e in A.O.I., la regolamentazione del traffico stradale nelle terre dell'Impero, sono notizie non facilmente reperibili altrove; tanto più utile, quindi, l'averle qui raccolte e analiticamente riprodotte.

Merita ancora particolare segnalazione lo sviluppo che hanno assunto le voci « Autoservizi e Autotrasporti » e « Tributi automobilistici », complete e aggiornate in ogni senso.

Né vogliamo tacere dell'Appendice, che, da buona coda, racchiude il proverbiale... veleno. Un veleno terapeutico, s'intende; una fiala di consigli sul « Come comportarsi in casi d'incidenti stradali ». Un superstizioso direbbe: – Toccare ferro e inghiottire a digiuno! (dopo l'incidente sarebbe troppo tardi...).

Schema di un impianto di frenatura con freni idraulici sulle quattro ruote

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1939

ATTENTI AL 15 NOVEMBRE!

I giornali del 29 settembre hanno pubblicato:

« *Il Duce ha ricevuto il Sen. Bonardi, Presidente della Consociazione Turistica Italiana, il quale gli ha presentato la prima copia della* Guida dell'Africa Orientale Italiana, *che sta per essere diramata ai 500 mila Soci del Sodalizio. Il Duce ha gradito l'omaggio e si è compiaciuto dell'attività della C. T. I.* ».

La distribuzione della *Guida dell'A. O. I.* è incominciata infatti al primo di ottobre e procedendo essa col ritmo alacre e costante di circa 7500 copie al giorno, è lecito confidare che innanzi le feste natalizie tutti i Soci saranno in possesso del prezioso dono, il più importante fra quelli riservati ai Soci del 1938.

Così come il programma per l'anno in corso si impernia sulla Guida dell'Impero, quello del 1939 si basa – come abbiamo detto nello scorso numero – su un'altra notevolissima pubblicazione, che verrà pure distribuita gratuitamente, a far tempo dall'aprile prossimo, a tutti i Soci: il 2° volume della *Guida Breve d'Italia* dedicato all'*Italia Centrale* (Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzi).

Come nel 1938, ai Soci annuali del 1939, ai nuovi Vitalizi a quota 350 (inscrizione dal 1° gennaio 1938) e ai vecchi Vitalizi che hanno integrato la quota con la rimessa della differenza fra la somma a suo tempo pagata e quella di 350 ora vigente, verrà anche concesso un *premio a scelta.*

Per quel che si riferisce ai Vitalizi, ricordiamo una volta ancora che quelli aventi il numero di tessera fino a 1.070.010 entrarono a far parte del Sodalizio entro il 31 dicembre 1931 con L. 150; quelli dal n. 1.070.011 al n. 1.230.000, dal 1° gennaio 1932 al 31 dicembre 1935 con L. 200; quelli infine dal n. 1.230.001 in più con L. 250.

Il conguaglio ha dunque luogo col versamento rispettivo di L. 200, L. 150 e L. 100.

L'integrazione può essere fatta anche a rate, mediante versamenti mensili possibilmente non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Naturalmente il *premio a scelta* concesso ai Vitalizi a quota 350 – e quindi anche a quelli che hanno conguagliato o che conguagliano la vecchia quota – verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio ratealmente, e subito dopo il versamento della prima rata.

Coloro poi che non ritenessero di integrare la quota-capitale, possono integrarne il reddito versando soltanto L. 10 annue. Questo versamento dà pure diritto al *premio a scelta*, che deve essere richiesto all'atto del versamento delle L. 10.

Ecco ora l'elenco delle pubblicazioni fra le quali i Soci potranno scegliere il *premio 1939*:

1. *Fogli n. 1-4-7-10 della « Carta Automobilistica d'Italia al 200.000 ».* – Questi quattro fogli comprendono la parte occidentale dell'Italia Settentrionale, dal meridiano del Monte Tabor a quello di Milano. Ogni foglio ha il formato di cm. 110 per 50.

2. *« Carta dell'A. O. I. » al milionesimo.* – Carta a 6 colori in 6 grandi fogli, ognuno del formato di cm. 65 per 100.

3. *« Guida dei campi di battaglia ».* – Il terzo volume della serie: *« Il Cadore, la Carnia e l'Alto Isonzo »* (280 pagine, 145 illustrazioni e 9 cartine).

4. *« Annuario Generale 1938 ».* – Volume di 1024 pagine, corredato da un vero piccolo Atlante d'Italia al 550.000, diviso in 121 quadri.

5. *Un volume a scelta* fra quelli pubblicati della collezione *Attraverso l'Italia*: 1. Piemonte – 2. Lombardia: Parte I – 3. Lombardia: parte II. – 4. Sicilia – 5. Toscana: parte I – 6. Toscana: parte II – 7. Campania – 8. Puglia, Lucania, Calabria.

6. *« Guida Breve d'Italia », Vol. I.* – In 384 pagine, 2 carte e 34 piante di città, descrive 7 regioni: Piemonte, Lombardia, Veneto, Venezia Tridentina, Venezia Giulia, Liguria, Emilia con la Romagna e la Repubblica di S. Marino.

La scelta del premio speciale può essere fatta anche da tutti i Soci annuali che rinnoveranno la quota per il prossimo anno inviando alla nostra Amministrazione l'importo di L. 22,20 entro il termine massimo, *tassativamente stabilito dallo Statuto*, del 15 novembre 1938-XVII. Ai ritardatari non sarà consentita la scelta e verrà spedito il Premio N. 1.

I Soci vitalizi inscritti dopo il 1° gennaio 1938 ed i vecchi Soci che hanno allineato la quota dovranno comunicare la scelta del premio speciale entro il 31 dicembre 1938. Trascorsa questa data, spediremo senz'altro il Premio n. 1, cioè i quattro fogli della *Carta Automobilistica d'Italia al 200.000.*

Concludendo, ripetiamo l'avvertimento nell'imminenza del *15 novembre*, termine prescritto dallo Statuto per il rinnovo della quota sociale. Il Socio diligente ed accorto non si fidi della memoria e, per tema di lasciar trascorrere la data, che è pur così prossima, ci invii oggi stesso, senza ulteriore indugio, l'importo della quota, che per il 1939 ammonta a L. 22,20 (Estero 32,20), e, in pari tempo, quello dell'abbonamento alla Rivista, che per il prossimo anno è di L. 22,50 (Estero L. 40,50). Fra quota e abbonamento, si tratta di mandarci complessivamente, a mezzo del modulo di conto corrente postale allegato a questo fascicolo, L. 44,70 (Estero L. 72,70).

Per tutti i Soci, anche per i Vitalizi – ai quali chiediamo di affrettarsi a rinnovare l'abbonamento a « Le Vie d'Italia » – il *15 novembre* rappresenta una data importante, *una data da non dimenticare!*

L'Indice quinquennale de "Le Vie del Mondo".

La nostra consorella *Le Vie del Mondo* ha conchiuso, nel dicembre 1937, il suo primo quinquennio.

Il crescente favore del pubblico e i molti e autorevoli consensi che le vengono tributati attestano dei suoi meriti e della sua fortuna. Certo, la sua materia, che spazia per ogni continente, offre un particolare interesse in un momento come l'attuale, che richiama l'attenzione del pubblico sui paesi più lontani e sui problemi più insospettati. Ecco perché i fascicoli de *Le Vie del Mondo* non perdono d'attualità neanche a distanza dalla loro data di pubblicazione, e vengono diligentemente conservati e frequentemente consultati dai loro possessori.

Appunto per rendere tale consultazione più facile e proficua, la Direzione della Rivista ha provveduto alla compilazione di un *Indice quinquennale* (1), che abbraccia le annate dal 1933 al 1937 incluse, enunciandone sistematicamente la copiosa materia. Questo Indice, distribuito gratuitamente a tutti gli abbonati de *Le Vie del Mondo* nel 1938, consta di 64 pagine dello stesso formato della Rivista, stampate in piccoli ma nitidissimi caratteri. Si divide in tre parti: « Indice alfabetico per materia », « Indice alfabetico per autori », « Indice cronologico dei fascicoli ».

La prima parte, che è indubbiamente la più importante e la più utile agli effetti della consultazione, occupa 35 pagine fittamente stampate su due colonne, con un complesso di circa 4000 voci. In essa gli scritti pubblicati nel corso del quinquennio (452 articoli, per un complesso di 7500 pagine, con 4300 fotografie, 400 cartine geografiche, 250 tavole a colori fuori testo) sono indicati in ordine alfabetico di titolo, non solo, ma anche raggruppati sotto il nome dello Stato e dell'argomento a cui si riferiscono. E a ciascuna voce segue il nome dell'autore dell'articolo, il mese, l'anno e la pagina in cui esso apparve. Per ogni argomento vengono citati, non soltanto gli scritti ad esso dedicati esplicitamente, ma anche quelli che ad esso si riferiscono in via, diremo così, secondaria e accidentale. L'« Indice alfabetico per autori » elenca i 198 nomi di coloro che hanno collaborato a *Le Vie del Mondo* dal 1933 al 1937, richiamandone i rispettivi articoli. Non pochi di quei collaboratori – sia detto per incidenza – occupano un posto di primo piano nel mondo scientifico e letterario.

(1) L'*Indice quinquennale de « Le Vie del Mondo » 1933-1937* è in vendita, al prezzo di L. 4, alla Sede della C.T.I.; L. 4,50 in Italia, Impero e Colonie, L. 5 all'Estero. Gratis agli abbonati a *Le Vie del Mondo* per il 1938.

Rinnovare l'abbonamento!

Non spetta a noi esprimere un giudizio sulle cose nostre. Dicano invece i lettori che hanno sott'occhio i dieci numeri di questa Rivista già usciti nel corrente anno, dicano, essi, liberamente, se Le Vie d'Italia *han tenuto fede al loro programma; se vi hanno trovato da alimentare la loro cultura geografica, storica, artistica, folcloristica, senza fatica e senza noia, attingendo a un materiale informativo di prima mano, elaborato e offerto in agili forme da scrittori di grido e arricchito da una originale e suggestiva documentazione iconografica.*

Le continue innovazioni formali e sostanziali apportate dalla C. T. I. alla sua maggiore Rivista non saranno sfuggite ai Lettori più diligenti, e così non saranno ad essi sfuggiti la cura sempre più vigile dell'attualità, il reclutamento di nuovi collaboratori di manifesta competenza e di nobile stile, lo scrupoloso aggiornamento dei notiziari. Abbiamo infatti lavorato con assiduità e con fervore a migliorare e ad elevare queste Vie d'Italia, *che furono sempre la viva voce del Sodalizio, lo strumento massimo della sua forza propagatrice.*

Sappiamo però di non aver raggiunto ancora il vertice delle nostre possibilità. E poiché il numero dei nostri fedeli aumenta in ragione del nostro impulso a migliorarci e a progredire, il concorso dei Lettori ci animi a dar la misura intera della nostra forza!

Attendiamo, dunque, che la già folta schiera dei nostri fedeli si arricchisca di nuove reclute per l'anno a cui andiamo incontro; e questo nostro voto si adempirà specialmente se i vecchi Abbonati indurranno i parenti e gli amici a prendere in considerazione l'idea di abbonarsi alla Rivista per l'anno prossimo.

Il prezzo di abbonamento a Le Vie d'Italia, *nonostante le migliorie in atto e quelle allo studio per il 1939, è mantenuto nei limiti più modesti: se inviato entro il 15 novembre è di L. 22,50, mentre dopo quel termine è di L. 25,50. Si vuole con ciò premiare i diligenti e i solleciti, anche perchè all'Amministrazione torna utile conoscere per tempo su quali elementi concreti può basare il suo programma per il nuovo anno.*

Conservare "Le Vie d'Italia".

La nostra non è una Rivista che si legga o si scorra distrattamente per vederne i titoli e le illustrazioni e poi si getti nel cestino. Sarà occorso a tutti gli abbonati di ricercarne un fascicolo arretrato per documentare una notizia o ragguagliarsi intorno ad avvenimenti in corso.

Orbene: abbiamo preparato anche per l'annata 1938 eleganti e comodissime *cartelle-custodia* per conservare la Rivista in fascicoli sciolti, ed anche robuste e solide *copertine* per la loro rilegatura. Tanto le une quanto le altre sono disponibili in due tipi: il primo per conservare o per rilegare in un complesso unico i 12 fascicoli dell'annata, il secondo per conservarli o per rilegarli in due distinti volumi semestrali.

Cartelle e copertine, rivestite in tela verde scura, recano il titolo della Rivista impresso in oro sul dorso e sul quadrante, e naturalmente l'indicazione dell'annata. I prezzi sono i seguenti:

	Alla Sede	Italia Imp., Col.	Estero
Cartella-custodia unica .	L. 8,50	L. 10,50	L. 13,—
2 cartelle-custodia semestrali	« 13,—	« 15,—	« 18 —
Copertina unica per la rilegatura	« 6,—	« 8,—	« 11,—
2 copertine semestrali .	« 10,—	« 12,—	» 15,—

Inviando ordinazioni all'Amministrazione della C. T. I. è opportuno indicare con esattezza se si desiderano « cartelle-custodia » o « copertine »; è bene altresì precisare l'*annata* per la quale le une o le altre sono richieste.

LE VIE DEL MONDO

Il fascicolo di novembre de *Le Vie del Mondo* ha il seguente interessante sommario: T. TRITONJ, *La situazione politica del Pacifico*; H. A. BERNATZIK, *L'isola di Bali* (con tav. a colori); A. PARODI, *Una meraviglia naturale del Perù: la Quebrada de Tinajani*; C. FACCIOLI, *Il dolce veleno dei Messicani: dall'agave « maguey » al « pulque »* (con tav. a colori); L. MÜNSTER, *Missionari italiani in Cina nel Settecento: lettere inedite di L. M. Maggi*; E. ANGELINI, *Realizzazioni della nuova Germania: il Mittelland Kanal*; **, *L'Impero Britannico nell'America Centrale e Meridionale*: E. TOSONI, *Un centenario: Il primo servizio transatlantico a vapore*; *Di Paese in Paese.*

Il ricco fascicolo consta di 120 pagine, con 130 fotografie, 7 cartine geografiche, 3 tavole a colori.

Abbonamento annuo L. 50,50 (Estero L. 75,50). Un numero separato L. 5.

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Nei numeri di luglio, agosto e settembre abbiamo pubblicato i nomi dei Vitalizi che nello scorso maggio hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350. In ottobre abbiamo dato una prima parte dei nomi dei Vitalizi che hanno effettuato il conguaglio nel mese di giugno. Continuiamo nel presente fascicolo la pubblicazione dei conguagli pervenutici entro il 30 giugno u. s., constatando che anche nei mesi successivi questo plebiscito è proseguito intenso.

L'integrazione ha carattere volontario. Per aderire al voto espresso da alcuni Soci, il conguaglio si può fare anche mediante versamenti mensili non inferiori alle L. 20 ciascuno; la speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato, e contemporaneamente verrà qui pubblicato il nome dell'offerente.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937.

Gremigni sac. Gilla – Roma.
Giannini rag. Salvatore – Console C.T.I. – Napoli.
Gazzola Conte Giuseppe – Firenze.
Guicciardini Corsi Salviati co. dr. Giulio – Firenze.
Galvani ten. gen. comm. Vittorio – Milano.
Gerevini Giulio – Milano.
Graffigna Emilio Davide – Chiavari.
Giambelli Luciano – Vicenza.
Grottanelli nob. Maria Luisa – Firenze.
Gentilucci gen. comm. Umberto – Roma.
Giordano Antonio – S. Remo.
Galli ing. cav. Guido – Bergamo.
Gabrielli Mariannina – Salvore.
Gasparri Rosa – Bagnara di Romagna.
Gerosa Antonio fu Giuseppe – Laorca.
Gillmeister rag. Adolfo – Milano.
Gargiulo Franco – Portici.
Gasparini S. E. sen. gr. uff. Jacobo – Venegazzù.
Gennati avv. Domenico – Bergamo.
Gherardi Luigi – Bergamo.
Galliani geom. cav. uff. Aldo – Gorla-Precotto.
Gaudio Aldo – Udine.
Galimberti Guido – Milano.
Giannelli cav. Giannino – Firenze.
Gandolfo Secondina ved. Pugini – Roma.
Grandi col. cav. uff. Primo – Udine.
Guicciardini conte Leone – Firenze.
Gontier dr. Silvano – Pinerolo.
Giacobbi Emilio – Udine.
Grassi Vigo cav. Carlo – Acireale.
Ghidoli gr. uff. Mario – Milano.
Grillo Colotto Maria – Terracina.
Gigliucci contessina Bona – Firenze.
Giletti cav. Oreste – Ponzone.
Giusta Adriano di Franco – Genova.
Gandini Luciano – Milano.
Girotti Pietro – Tripoli.
Gambaro gr. uff. Enrico – Genova.
Gazzera Costanzo – Torino.

Hofmann ing. Enrico – Genova.
Hurter Masi ing. Ferdinando – Torino.
Horwitz ing. Heinz – Firenze.
Haupt Enrico – Genova.
Hussy Silvio – Luino.
Hackett dr. Lewis – Roma.
Hussy H. Roberto – Luino.
Hepeisen Alessandro – Napoli.

Ingolotti rag. Alfredo – La Spezia.
Illario Carlo – Valenza.
Isacchi dr. ing. Ferdinando – Milano.
Imperiali Guglielmo – Milano.
Ignesti Margherita – Firenze.
Ingolotti cap. Raffaello – Livorno.
Istituto Agricolo Coloniale Italiano – Firenze.
Istituto Feder. di Credito Agrario per la Liguria – Genova.
Inga rag. comm. Gaetano – Genova.
Isacco dr. gr. uff. Michele Carlo – Roma.
« Italcable » Comp. Ital. dei Cavi Telegrafici Sottomarini – Roma.
Innamorati geom. Eugenio – Roma.
Istituto Superiore di Guerra – Torino.
Infante col. comm. Adolfo – Tripoli.

Jaconcig dr. Francesco – Gorizia.
Jeri comm. Argante – Milano.
Jacobacci Filippo – Torino.
Jung comm. Ugo – Palermo.
Jarach cav. gr. cr. Federico – Milano.
Jervolino col. comm. Aniello – Cagliari.
Jung cav. di gr. cr. Guido – Palermo.
Jucker ing. cav. gr. cr. Carlo – Milano.

Kesel Otto – Trieste.
Küchler Massimiliano – Trieste.
Küchler Giorgio – Trieste.
Kohler Edoardo – Firenze.
Kind Mancio Dina – Torino.
Koelman De-Kat Virginia – Roma.
Kalister Vittorio – Trieste.
Kluthe comm. Lodovico.
Klein Giorgio – Milano.

Legnazzi cav. Carlo – Milano.
Lucchini Albino – Milano.
Luminasi Raffaella – Medicina.
Lombardo dr. prof. Cosimo – Pisa.
Lo Bue cav. Gaetano – Casteltermini.
Levi dr. prof. comm. Guido – Torino.
Linetti Giulio – Venezia.
Lagorara Paolo – Varazze.
Lagorara Benito – Genova.
Lago Oreste – Trieste.
Luzzatto dr. Mario – Milano.
Lemma padre Salvatore – Fiuggi.
Levi della Vida prof. dr. Mario – Roma.
Lisco ing. Carlo – Torino.
Longhi cav. uff. Angelo – Milano.
Langheim Giorgio Natale – Napoli.
Locati prof. Sebastiano Giuseppe – Milano.
Lamberti Carlo – Crevari.
Lunghi cap. Giuseppe – Pavia.
Lantaret Lidia – Firenze.
Lombard cav. Luigi – Firenze.
Levi prof. avv. Alessandro di Giacomo – Firenze.
Lega dr. Angelo – Bordighera.
Leumann Giacomo A. – Genova-Pra.
Lionti rag. Lido – Venezia.
La Fondiaria, Assicuraz. Incendi Dir. Gen. – Firenze.
Lisco Eugenio – Torino.
Lombardi Carlo – Codogno.
Lattes avv. Benvenuto – Saluzzo.
Loni dr. cav. Renato – Firenze.
Locatelli N. Mattia – Moretta.
Lombardi Cesare – Milano.
Levi dr. prof. rag. Michele – Milano.
Lombardi amm. cav. Giuseppe – La Spezia.
Lattes Giorgio – Roma.
Lorenzetti Gaetano – Trieste.
Lowenthal comm. Josef – Milano.
Lattes Segre Carmen – Saluzzo.
Loni dr. ing. comm. Dino – Roma.
Lettis rag. comm. Gino – Venezia.
Luccardi Costantino – Milano.
Lozio cav. Luciano – Palazzolo sull'Oglio.
Lozio Bigot Margherita – Palazzolo sull'Oglio.
Lozio Sirio – Palazzolo sull'Oglio.
Leoni Aristide – Varese.
Livorno Guido – Campo S. Martino.
Laier Carlo – Merano.
Leaver Cyril James – Milano.
Levis magg. cav. Simone Giuseppe – Console mil. C.T.I. – Torino.
Locatelli capomastro Giovanni – Ponte S. Pietro.
Lucangeli dr. Romolo – Teramo.
Luder Guido – Firenze.
Lamperti rag. Lino – Vimercate.
Lattanzi Glauco di Giovanni – Roma.
Lavatelli ing. Umberto – Roma.
Lanificio Rossi – Milano.
Lurani Cernuschi conte cav. dr. ing. Giovanni – Milano.
Lugano Pier Vincenzo – Tortona.
Longo rag. Aldo – Padova.
Lampertico cav. Giuseppe – Vicenza.
Listuzzi Guglielmo – Genova.
Lauro Mario – Napoli.
Lovallo rag. Leonardo – Napoli.
Lapeyre Francesco – Milano.
Lucchini Anna Luisa – Milano.
Lutri dr. Corrado – Avola.
Lanza Angiolina – Livorno.
Longobardi Maria di Michele – Taranto.

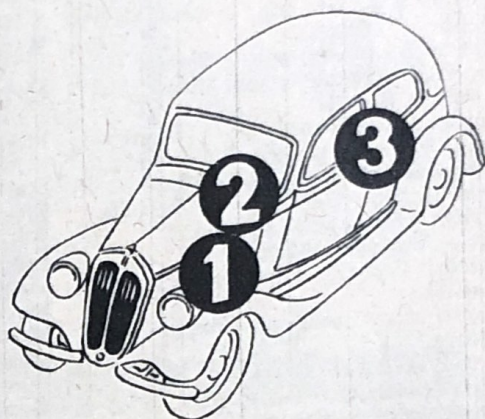
Loriga Sanna avv. Francesco – Sassari.
Luxardo prof. Lelio – S. Margherita Ligure.
Lozzi maresciallo Eugenio – Rifredi.
Levi Salvatore – Milano.
Liceo Classico Pareggiato Ginnasio Parificato – Frascati.
Loni Rita – Firenze.
L'Eplattenier ing. Otto – Torino.
Lioy prof. dr. Donato – Bellano.
Lepore Stefano – Roma.
Luciani ing. Mario – Console C.T.I. – Pedavena.
Luzzatto dr. Oscar – Udine.
Licitra dr. Giovanni – Tripoli.
Lloyd dr. Francklyn – Trieste.
Landi ing. cav. Amerigo – Napoli.
Luccio ing. Mario – Roma.
Lazzaroni Ticozzi comm. Nino – Milano.
Luschi cav. uff. prof. Silvio – Pisa.
Leonardi di Villacortese Marchesa Rina – Gattico.
Lovera di Maria Caraz cap. cav. co. Giacinto – Alassio.
Lanza geom. Ettore – Robbio.
Liberati magg. Vincenzo – Roma.
Lozio Tadini Valeria – Milano.
Leumann Mazzonis nob. Teresa – Rivoli Torinese.
Lanza avv. Michele – Roma.
Lechi co. dr. ing. Antonio – Brescia.
Longoni Cesare fu Marco – Seregno.
Laganara rag. Luigi – Bisceglie.
Leeds duch. Katherine – Bordighera.
Leuzzi Ruggero di Gius. – Bevera.
Levi on. sen. gr. uff. Isaia, cav. del Lavoro – Torino.
Locatelli gr. uff. Umberto, cav. del Lavoro – Lecco.
Lanciai Gaddo – Desenzano del Garda.
Losi Giuseppe – Brescia.
Lonati Giovanni – Tripoli.
Larcher gen. rag. comm. Guido – Capo Console C.T.I. – Trento.
Lepore Raffaele e Figli – Lucera.
Libertini dr. cav. Gennaro – Lecce.

Meek Ethel Scott – Rapallo.
Maionica Enrico Giuseppe – Trieste.
Mussino Felice – Torino.
Maggiolini Angelo – Milano.
Mastrolorenzi Roberto – Milano.
Melloni comm. Adolfo – Milano.
Mentaschi comm. Mario – Arenzano.
Maino ing. Carlo Antonio – Cave del Predil.
Melloni Leone – Este.
Mainardi Emilio – Piacenza.
Moroni rag. Primo – Montelupo Fior
Muratgia Luigi – Napoli.
Maionica dr. Carlo – Trieste
Magnasco Luigi – Genova.
Mariani rag. gr. uff. Giuseppe – Milano.
Morana dr. Giorgio – Milano.
Mantello Armando di Luigi – Murisengo Monf.
Mossolin Lincoln – Genova.
Monico Ermete – Trieste.
Mambriani prof. Angelo – Firenze.
Marchetti geom. Carlo – Casteggio.
Molteni Emilio di Paolo – Sesto S. Giovanni.

Marchesi Giuseppe Gualtiero – Bernareggio.
Montini Attilio – Castelnuovo.
Magnani Antonio – Faenza.
Maccio avv. comm. Emilio – Fiesole.
Marcorelli dr. Giulio – Chiaravalle.
Menabuoni Carlo – Pisa.
Montevecchi Vittorio – Roma.
Mazza ser. magg. Lorenzo – Roma.
Montagna rag. comm. Luigi – Milano.
Morpurgo comm. Adolfo – Roma.
Menotti rag. Ciro fu Gaetano – Brescia.
Marchi Mario – Pordenone.
Mazzonis Federico – Torino.
Motta Giovanni – Milano.
Mascheroni avv. comm. Enrico – Milano.
Mucchiut Michele Antonio – Gradisca d'Isonzo.
Marinozzi dr. ing. Achille – Livorno.
Morabito dr. prof. Caterina – Catania.
Monti ing. Luciano – Torino.
Mignone dr. Emanuele – Cassinelle.
Meoni Alessandro – Firenze.
Meucci Alfredo – Firenze.
Minzi Giancarlo – Roma.
Magnetti cav. Paolo – Cisano Berg.
Mazzinghi Guglielmo – Palermo.
Maraini Donna Carolina – Roma.
Mazzantini dr. prof. Gustavo – Roma.
Morichetti Gustavo – Roma.
Manfredini Costanzo – Torino.
Monti rag. Archimede – Ascoli Piceno.
Mannelli rag. Ippolito – Firenze.
Montagna S. E. gr. cr. Giulio Cesare, ambasc. di S. M. – Napoli-Posillipo.
Mottolese Filippo – Barletta.
Marchi Gino di Mario – Pordenone.
Mozzi Giuseppe – Bolzano.
Moronato Ottorino – Denno.
Marchi rag. Antonio – Pordenone.
Masselli rag. comm. Alfonso – Napoli.
Marchi Aletti rag. Franco – Milano.
Meazzi Paolo – Milano.
Marriello comm. Edgardo – Roma.
Marucci Angelo – Roma.
Moriondo comm. Ettore – Torino.
Magi comm. Umberto – Milano.
Monti geom. cav. uff. Enrico – Console C.T.I. – Grugliasco.
Macchi di Cellere nob. comm. Luigi – Roma.
Mino comm. Teresio – Alessandria.
Mangone dr. Carlo Edoardo – Asti.
Mosca Emilio – Genova-Cornigliano.
Michelini rag. Edmondo – Ferrara.
Maoddi rag. Gavino – Gavoi.
Momigliano Franco – Torino.
Monaro dr. rag. cav. Giuseppe – Venezia.
Mandelli rag. Primo – Casirate di Adda.
Muricchio ing. Marino – Roma.
Morando Augusto – Torino.
Mazzonis cav. Cesare – Torino.
Martini Luigi Vitt. – Pino Torinese.
Margarino dr. don Carlo – Viarigi Monferrato.

Meloni dr. prof. Giampietro – Console Scol. C.T.I. – Brescia.
Mazzarella Vincenzo – Sesto San Giovanni.
Marinoni Amadio – Alessandria.
Mestrallet Giuseppe – S. Margerita L.
Martinetti Carlo – Castiglione delle Stiviere.
Milano Rina – Roma.
Morelli dr. Giuseppe – Roma.
Mouren col. comm. Francesco – Torino.
Medori comandante col. cav. Ugo – Trieste.
Marini Rinaldo – Cagliari.
Montelatici rag. comm. Rodolfo – Roma.
Marcora Giuseppe – Busto Arsizio.
Molteni Giuseppe – Busto Arsizio.
Minghetti dr. Gino – Predazzo.
Mauro rev. padre Angelo – Roma.
Morescalchi cav. Silvio Luigi – Roma.
Marenghi gr. uff. Eugenio – Milano.
Marenghi comm. Pietro – Milano.
Maggioni Giuseppina ved. Gregud – Zenson di Piave.
Matteucci avv. Carlo – Roma.
Maurer Guglielmo – Torino.
Monti comm. Cesco – Torino.
Maffi comm. Attilio – Milano.
Mariano rag. Antonio – Milano.
Mei cav. Eugenio – La Spezia.
Munari Giuseppe – Fontaniva.
Molinari prof. Gino – Repub. S. Marino.
Marco cav. Angelo – Milano.
Morscio Gildo – Ventimiglia.
Menato Demetrio – Legnago.
Medioli rag. Aldo – Collecchio.
Meli Lupi di Soragna march. cap. Camillo – Milano.
Minnetti geom. magg. Raffaele – Milano.
Mumenthaler Max – Milano.
Meierhofer Traugott – Intra.
Morin cap. di vascello Sebastiano – Roma.
Moro-Lin gen. co. comm. Giorgio – Gorizia.
Magni Giovanni – Borgosesia.
Maxer dr. Arturo – Fiume.
Manzoni Domenico – Porto d'Albona.
Migliori Giuseppe – Bologna.
Mander Francesco – Roma.
Marchetti Manlio – Roma.
Mantovani ing. cav. Augusto – Milano.
Mona comm. Secondo – Somma Lombardo.
Mattea Ettore – Milano.
Moretti gr. uff. Ettore – Milano.
Mentasti Rodolfo – Binago.
Mari Ernesto – Sondrio.
Merlo Maria – Grignasco.
Mongini dr. Pietro – Costa Valle Imagna.
Manzi cap. di vascello comm. ing. nob. Luciano – Pessina Cremonese.
Manzini Lucillo – Reggio Emilia.
Merendoni dr. Giuseppe – Recanati.
Mocchegiani Raffaele – Tolentino.
Mariani comm. ing. Roberto – Firenze.
Mannati avv. Luigi – Milano.

È TEMPO DI PENSARE ALLA
PROTEZIONE
INVERNALE

Non aspettate che il termometro scenda a zero per immunizzare la vostra auto contro il gelo. Provvedete in tempo al ricambio dell'olio.

1 Per il rapido avviamento del motore sostituite l'olio estivo con

Mobiloil "Arctic"

2 **3** Per il facile cambio di marcia e la sicura protezione degli ingranaggi usate

Mobiloil "CW"

(Per i modelli LANCIA: **Mobiloil Ultra Heavy**)

Per la completa protezione di ogni organo della vostra auto chiedete il SERVIZIO INVERNALE MOBILOIL
(MOTORE - INGRANAGGI - AUTOTELAIO)

Mobiloil Arctic

Maggi rag. Cesare – Gallarate.
Moretti Franco – Milano.
Moretti rag. Pietro – Monza.
Marcello conte ing. comm. Giuseppe – Mogliano Veneto.
Martinelli gen. comm. Cesare – Modena.
Matteucci dr. cav. Leonardo – Ponte a Egola.
Mattioli Elena – Peregallo Brianza.
Montanari Giacomo – Poggiorenatico.
Mari dr. Giuseppe – Asola.
Micheletto Giovanni – Sacile.
Malegori Martino – Monza.
Mazzacani Luigi – Genova.
Melli rag. comm. Francesco – Forlì.
Mayer gr. uff. dr. Aldo – Trieste.
Morino cap. cav. Biagio – Bra.
Merizzi nob. Gio. Batta – Sondrio.
Manzoli nob. dr. ing. comm. Giuseppe – Torino.
Martini Luigi Antonio – Torino.
Monticelli Obizzi magg. Gian Antonio – Brescia.
Merizzi nob. Giacomo A. – Sondrio.
Malan-Peyron Augusta – Torino.
Monferino Giuseppe – Torino.
Marcello Co. Gerolamo – Venezia.
Mariani Giuseppe – Milano.
Musso Antonio – Milano.
Mancini Paolo – Console C.T.I. – Latera.
Minniti dr. Giuseppe – Reggio Calabria.
Mannu Tomaso – Sassari.
Monico Gastone – Trieste.
Meles Mario di Oreste – Lodi.
Mulinacci Otello – Sesto Calende.
Maroni padre Raffaele – Potenza Pic.
Medioli Ettore – Parma.
Mayer Sally – Milano.
Marcello Grimani Giustinian contessa Maria – Venezia.
Marchetti ing. gr. uff. Alessandro – Sesto Calende.
Marani Ferraris Pia – Poggio S. Marcello di Castelplanio.
Martinoja dr. Giuseppe – Genova-S. Pier d'Arena.
Mathon comm. Clemente Carlo – Livorno.
Morpurgo I cap. Oscar – Milano.
Marcoli dr. comm. Lorenzo – Milano.
Mantovani Renzo – S. Felice sul Panaro.
Mancini Griffoli N. U. dr. Paolo – Lucignano.
Moggi dr. Aldo – Firenze.
Medici del Vascello march. dr. comm. Luigi – Genova.
Medici del Vascello S. E. on. march. ing. gr. cr. Giacomo – Genova.
Muzio col. ing. cav. uff. Antonio – Trieste.
Marchesi Gladys Patrizia – Genova-Quinto.
Marinoni sac. Francesco – Solto Collina.
Monti Gaspare – Legnano.
Moreo Carla – Milano.
Magni ing. cav. Franco – Torino.
Minio Paluello dr. ing. Vittorio – Cagliari.
Malagnini Aurelio – Udine.
Maini rag. cav. Giuseppe – Milano.
Maiotti Giuseppe fu Luigi – Vercelli.
Martucci di Scarfizzi march. Vincenzo – Rossano.
Melotti sac. Giuseppe – Scutari.
Mari Aldo – Trieste.
Marsaglia Roberto – S. Remo.
Mascioni Guido – Bianzone.
Magrini dr. ing. Uberto – Ferrara.
Melas sac. dr. Giuseppe – Senorbì.
Montagna luog. ten. gen. Renzo – Santa Giuletta.
Medolago Albani (dei Conti) Maria – Bergamo.
Marchiori prof. comm. Andrea – Milano.
Melzi di Cusano conte comm. Camillo – Milano.
Montuori S. E. dr. gr. uff. Raffaele – Mantova.
Mazzonis Luigi – Torino.
Marinaro Lipari cav. Francesco – S. Stefano Camastra.
Miraglia Alfredo – Palermo.
Martellini dr. Carlo – Milano.
Mayer ing. dr. Astorre. – Milano.
Mazziotti Padre Ubaldo – Tripoli.
Malingher gen. comm. Arturo – Roma.
Muggia dr. prof. Valeria – Milano.
Musso Alfredo – Villafranca Sabauda.
Montuori S. E. gen. cav. gr. cr. Luca – Genova.
Manzoni Giovanni – Milano.
Marsigli Rossi Lombardi marchesa Anna Maria – Bologna.

Nosenzo Irene – Torino.
Neri Bruno fu Gian Carlo – Bologna.
Nessi Francesco – Como.
Niggeler Giulio Ulrico – Palazzolo sull'Oglio.
Niggeler Ernesto – Palazzolo sull'Oglio.
Negri ing. Giorgio – Trieste.
Niggeler Mario Giovanni di ing. Willy – Palazzolo sull'Oglio.
Noseda Riccardo – Como.
Negri di Sanfront Paolo – Torino.
Niggeler Margherita – Herzogenbuchsee (Bern).
Niggeler Anita Teresa – Palazzolo sull'Oglio.
Napolino Manenti avv. prof. Giuseppe – Console scol. C.T.I. – Modica.
Niggeler Guido Ernesto – Palazzolo sull'Oglio.
Nuvoloni Carlo – Savona.
Napoli rag. Carlo Arturo – Genova-Pontedecimo.
Niutta ing. Ascanio – Roma.
Negra Giovanni – Domodossola.
Nasturzio Tito – Genova.
Nessi Giovanni – Bergamo.
Nebbiai Angelo – Pratantico.
Nardoni I ten. Massimo – Como.
Nicodano dr. rag. Teodoro – Torino.
Napoli Emanuele – Genova-Pontedecimo.
Nassini Angelo – Brescia.
Nigris Giovanni – Trieste.
Napolitano Luigi – Palermo.
Naef Federico – La Spezia.
Nannetti Ugo – Sesto Calende.
Noerpel Giovanni – Settignano.
Notarbartolo di Sciara amm. Giuseppe – Venezia.
Nagel ing. gr. uff. Carlo – Milano.
Niccolini on. sen. dr. Pietro – Ferrara.

Orlandini prof. arch. Mario – Bologna.
Olmo Piero – Milano.
Onesti gen. cav. Onesto – Jesi.
Ormezzani Umberto – Milano.
Ottaviani cap. Leopoldo – Genova.
Odone rag. Aldo – Genova.
Oderio Eugenio – Torino.
Oreni Mario – Treviglio.
Olmo Giuseppe – Celle Ligure.
Orlandini Silvio di Torello – Genova-Pontedecimo.
Olivo prof. Oliviero Mario – Bologna.
Oblach Ettore – Padova.
Omodeo comm. ing. Angelo – Milano.
Ottonello dott. rag. Antonio – Genova.
Oldra padre Giovanni – Savona.
Olivero rag. Ferdinando – La Spezia.
Oreggia rag. Marco – Imperia.
Orli cap. Libero – Traghetto.
Oddone sen. cav. gr. cr. ing. Cesare – Roma.
Olivari Benedetto – Camogli.

Pieroni Umberto – Milano.
Piana Ines – Croce Mosso.
Padova dr. cav. Enrico – Padova.
Poggiolini avv. cav. Gius. – Firenze.
Pesenti cav. Edmondo – Console C.T.I. – Busto Arsizio.
Pozza Giuseppe – Milano.
Pisapia col. cav. uff. Gino – Milano.
Pasqualetto Paride – Milano.
Pusterla Raniero – Cernobbio.
Plebani dr. Giuseppe – Trescore Balneario.
Pivetta Giuseppe – Carpenedo.
Paci dr. cav. uff. Giorgio – Viareggio.
Privitera Salvatore – Ciampino Sud.
Pecori Nicola – Napoli.
Pardo cap. di Vascello comm. Diego – Roma.
Pisani cav. don Giuseppe – Console C.T.I. – Casanova Elvo.
Pasotti Pietro – Brescia.
Podda cav. Attilio – Padova.
Pascucci ing. Alfredo – Milano.

(Continua)

AUTOMOBILISMO

CONOSCETE QUESTO PERCHÉ?

Potremmo scommettere che la maggior parte degli automobilisti, anche se appartenenti a classi colte, ma digiuni di discipline tecniche – pur avendo osservato chi sa quante volte il semplice fenomeno che ci segnala il nostro abbonato A. R. di Torino – non saranno venuti a capo dell'elementare spiegazione di esso. Val dunque la pena di farne oggetto della nostra consueta chiacchierata di questo mese, cogliendo il destro per qualche notizia e qualche consiglio utile a tutti.

Ecco la domanda: – *Perché da qualche tempo, quando controllo il livello d'olio della mia « Topolino », trovo l'astina ricoperta di goccioline d'acqua? Come mai può formarsi questo deposito nel carter dell'olio, se uso lubrificanti di marca in cui è escluso che ci siano tracce d'acqua o prodotti suscettibili di produrla per combinazione chimica? Immagino che queste gocce siano sintomo di una ben maggiore quantità d'acqua diluita nel lubrificante, e mi preoccupo degli effetti che può avere sia peggiorando il valore lubrificante dell'olio, sia esponendo al pericolo della ruggine le delicate parti interne del motore. Prego la cortesia di « Cristoforo »: 1°, di chiarire il perché del fenomeno; 2°, di precisarmi la sua portata nociva; 3°, di indicarmi il rimedio.*

Rispondiamo anzitutto rassicurando (consigliare i dubbiosi è opera di misericordia) il nostro preoccupato lettore. Se il volume d'acqua non è in quantità da riempire un buon bicchiere che è primo ad uscire quando si toglie il tappo di spurgo per cambiare l'olio; se contemporaneamente il motore non ha preso il vizio di surriscaldare o addirittura di bollire (nel qual caso l'attento sig. A. R. l'avrebbe constatato), si può escludere senz'altro una causa grave d'infiltrazione, cioè il passaggio dell'acqua di raffreddamento nell'interno della testata e il suo successivo colare, a motore freddo, attraverso i pistoni nel *carter* – guaio provocato quasi sempre da un difetto, allentamento, bruciatura, o comunque da una falla o una lacuna della guarnizione di rame-amianto della testata; molto più raramente dall'incrinatura di un cilindro. In entrambi i casi l'acqua della circolazione non è più contenuta in un recipiente completamente stagno: durante la marcia, dal « soffio » della guarnizione o dalla falla del cilindro passano i gas caldissimi della combustione, che surriscaldano l'acqua: durante le soste l'acqua comincia a filtrare in senso inverso. Ma in tal caso, i sintomi sono molteplici: oltre al surriscaldo, si nota sovente un tipico rumore o soffio, e quasi sempre una difficoltà a ripartire regolarmente, con tutti i cilindri, a motore freddo, perché dove l'acqua si raccoglie, il primo movimento di pistone bagna la candela, che non dà più scintilla, finché i cilindri vicini non l'abbiano bene scaldata. Inoltre, osservando il livello dell'olio, si ha la sorpresa di constatare l'apparente arresto del consumo, o addirittura di trovare l'olio aumentato di volume.

È pure da scartare la seconda causa accidentale violenta suscettibile di fornire il passaggio dell'olio nell'acqua; causa molto più rara, ma non impossibile nei motori specialmente di vecchio tipo, ove per disposizione costruttiva della pompa d'acqua (nel *carter*, o sistemata in *tandem* con la pompa d'olio) l'usura del premistoppa apre questa curiosa via di comunicazione verso il *carter* motore. Ma l'ipotesi, nel caso in esame, non regge, non solo perché nei motori moderni tali disposizioni sono praticamente abbandonate, ma per un motivo anche più perentorio: perché la « Topolino », come è noto, non possiede alcuna pompa d'acqua.

Ecco, dunque, perché il nostro abbonato, e con lui tutti quanti hanno fatto la stessa constatazione (oppure, senza avervi mai badato, la faranno dopo letta questa pagina, specialmente nei prossimi mesi freddi), non hanno ragione di preoccuparsi: perché il fenomeno è perfettamente normale.

La spiegazione è la stessa delle gocce d'acqua che, nei mesi freschi e freddi, escono dal tubo di scarico (silenziatore) nei primi minuti di funzionamento del motore. Anche questo è un fenomeno dei più frequenti e dei meno noti. La combustione del gas di benzina nei cilindri dovrebbe dare per residuo, combinandosi coi gas atmosferici, anidride carbonica e vapor d'acqua: gas inerti espulsi dallo scarico. In pratica, questa composizione teorica dei residui è influenzata dalla combustione non mai assolutamente perfetta, e da altri fattori, sicché l'analisi chimica dei gas espulsi dà risultati molto più complessi. Fermo rimane tuttavia che, in ogni caso, una forte percentuale (da 1 terzo a 2 terzi) del residuo, è fornita da vapor d'acqua, che raggiunge il silenziatore e di qui l'atmosfera.

L'elementare fenomeno dell'appannamento dei vetri in un ambiente chiuso ove si respiri, cioè si emetta del vapor d'acqua, ricorda, a questo punto, che se il vapore incontra una superficie fredda (il vetro della finestra, influenzato dalla bassa temperatura esterna) si condensa. Così avviene per il respiro dell'automobile: il suo umido fiato, incontrando le pareti ancor fredde del silenziatore e del tubo di scarico terminale, si condensa in goccioline, che poi vengono espulse dall'impeto dei gas uscenti, in quantità tanto più notevole quanto più la temperatura esterna è bassa. Si comprende che, dopo qualche minuto di funzionamento, quando i tubi si sono scaldati, viene a mancare il loro effetto condensatore, e il vapor d'acqua viene espulso nell'atmosfera in forma di gas.

Identica è la ragione delle goccioline sull'astina del livello d'olio. Non si tratta, infatti, di un fenomeno prodotto da una forte quantità d'acqua diffusa in sospensione o in emulsione nella massa del lubrificante, o depositatasi (per la maggior densità specifica) in fondo alla stessa: si tratta di una pura e semplice condensazione di vapor d'acqua sulle sole pareti fredde della parte del *carter* lasciata libera dall'olio, e principalmente sull'astina di livello e sulla superficie interna del bocchettone di riempimento, organi che, essendo relativamente isolati dal resto del *carter* (tenuto caldo sia dalla massa del motore di cui forma corpo, sia dall'olio stesso che assume in marcia elevate temperature), si mantengono i più freschi e quindi i più adatti a funzionare da condensatori. In realtà, dunque, le goccioline d'acqua che noi scor-

giamo quando aggiungiamo l'olio rappresentano buona parte dell'intera massa d'acqua che il *carter* contiene: quantità per nulla preoccupante.

Sulla « Topolino » il fenomeno si avverte forse di più che su altre macchine, perché la sistemazione del radiatore dietro al motore fa sì che questo, e in particolare il *carter* d'olio e il bocchettone di riempimento, siano investiti direttamente dall'aria fresca, anziché dall'aria già riscaldata dal radiatore: quindi, la condensazione avviene più rapidamente e in maggior misura. È superfluo avvertire che questo piccolo inconveniente della bassa temperatura ha in corrispettivo ben altri vantaggi.

Rimane da chiarire come mai nell'interno del *carter* motore circoli vapor d'acqua suscettibile di condensarsi. Si faccia una prova su un motore un po' strapazzato o comunque non più giovanissimo: si alzi il tappo-astina dell'olio durante il funzionamento del motore: si vedrà uscirne una nebbia che ha tutte le caratteristiche, di colore e di odore, del gas di scarico mal bruciato: e tale essa è effettivamente, cioè miscela esplosiva in parte passata dal cielo dei cilindri nel *carter* durante la combustione, in parte durante la successiva fase di scarico.

L'ermeticità assoluta dei pistoni nei cilindri, malgrado la presenza degli anelli di tenuta e del velo d'olio che impasta il tutto, non è mai conseguibile al 100 per 100: una piccola quantità d'olio passa in testa durante la fase di aspirazione, una piccola quantità di gas passa nel *carter* durante le altre fasi. Questo spiacevole e anti-economico scambio aumenta evidentemente col grado di usura del motore. E la miscela gassosa cacciata nel *carter*, costituendo una media di gas buono e di gas inerte, differirà dai prodotti espulsi dal silenziatore nella composizione chimica, prevalendo l'ossido di carbonio; ma sempre manterrà, anche se in percentuale un po' minore, il vapor d'acqua residuo della combustione.

Soltanto quando il fenomeno abbia raggiunto entità considerevole può diventare preoccupante per il pericolo di ossidazione delle parti metalliche (benché protette dal velo o dalla nebbia d'olio sbattuto) o per le alterate proprietà lubrificanti dell'olio emulsionato, che può, tra l'altro, diminuire o compromettere il funzionamento delle pompe a palette. Ma molto prima di tale limite, l'inconveniente della scarsa tenuta dei pistoni diventa intollerabile per il diminuito tiro del motore, per il forte consumo d'olio che passa in testa, e per le moleste e velenose esalazioni dello sfiatatoio del *carter* (contenendo esse, come si è detto, l'ossido di carbonio) che dall'interno del cofano passano facilmente, in molti tipi di macchine, nell'interno della carrozzeria. Non per sopprimere le innocenti goccioline d'acqua, dunque, ma per queste ben più gravi ragioni, sarà venuta l'ora di riparere radicalmente alla comune origine dei vari guai, ripassando a fondo il motore.

Per queste ragioni, non ha avuto successo la proposta attuata da qualche costruttore americano, di ventilare fortemente l'atmosfera sovrastante all'olio della coppa, in modo da far evacuare il gas prima che il vapor d'acqua abbia il tempo di condensarsi: il dispositivo sopprime il sintomo, non la causa né gli effetti dell'inconveniente; anzi, può ritardarne la constatazione da parte dell'utente.

S'intende che, se l'entità dell'annacquamento dell'olio palesasse che sussistono, invece, quelle cause violente di cui abbiamo discorso in principio, bisogna provvedere con urgenza alla riparazione. Ricordiamo che la guarnizione della testa, anche se non stagna per il semplice allentamento dei bulloni, non dà alcun affidamento di tenere ripristinando la pressione, perché nel frattempo si sarà bruciata e accartocciata nella zona dell'allentamento: occorrerà quindi sostituirla. Quanto all'eventuale incrinatura dei cilindri, secondo la posizione e la natura della falla, si potrà tentare la saldatura autogena, ovvero provvedere al cambio (o all'incamiciatura) del monoblocco, o alla sostituzione della testa, secondo i casi.

CRISTOFORO

Gli automobilisti svizzeri contro il caro-benzina.

Gli automobilisti della vicina Confederazione non riescono ad assuefarsi alle fiscalità gravanti sul prezzo della benzina, attualmente venduta in tutti indistintamente i distributori svizzeri a Frs. 0,42 il litro (circa L. 1,75). Si ricorderà che lo scorso anno l'Automobile Club Svizzero aveva organizzato una giornata di protesta, invitando tutti gli utenti ad astenersi scrupolosamente dal circolare per una domenica. Quest'anno l'iniziativa di tener desta la campagna è stata assunta dal Touring Club Svizzero, che ha dato recentemente larghissima diffusione a un opuscolo statistico-polemico in 16 pagine, abbondantemente e umoristicamente illustrato, che mette in luce nella forma più plastica e suggestiva l'esosità della politica fiscale federale in tema di automobilismo e specialmente di carburanti, e la sua influenza sull'economia nazionale e sulle esigenze della difesa del Paese.

Lo spunto è fornito da un discorso del Consigliere Federale Minger, ove si afferma che la motorizzazione dell'esercito svizzero non può essere affidata che alla requisizione degli autoveicoli privati. Vien rilevata la politica contraddittoria dei dicasteri economici, che sovratassando la benzina « hors de toute proportion raisonnable », sarebbero responsabili dell'« impressionante regresso » dei veicoli a motore in Svizzera, i quali nel 1937 hanno segnato, rispetto alla media delle immatricolazioni del biennio precedente, un decremento del 10% sulle autovetture, del 39% sulle motociclette, del 30% sugli autocarri.

Analizzando il prezzo fiscale del carburante, i compilatori dell'opuscolo rilevano che dal 1921 ad oggi la percentuale degli oneri fiscali, rispetto al costo vivo della benzina, è passata dal 0,43% al 241%, il prezzo di ogni litro di benzina essendo oggi costituito da 11,7 cents. di franco di materia prima, spese commerciali ed utili vari; e 30,3 di tasse erariali.

Viene pure messo in rilievo come un'assurdità che la benzina turistica agli stranieri in viaggio di di-

porto, sia ceduta a 30 cent. il litro, e che la benzina per gli usi utilitari interni ne costi 42. L'opuscolo conclude dimostrando che tutte le classi sociali hanno interesse al ribasso della benzina, il cui sovraprezzo in sostanza si riflette sull'acquirente di qualsiasi merce o sull'utente di qualsiasi servizio.

I prezzi della benzina in Europa.

Secondo le quotazioni e i diritti fiscali vigenti nelle varie nazioni europee il 1º settembre, e calcolando la valuta al tasso del cambio vigente a tale data, i prezzi di vendita al distributore per ogni litro di benzina erano i seguenti, in lire italiane:

Romania 0,90; Ungheria 1,35; Francia 1,50; Inghilterra 1,52; Belgio 1,67; Svizzera 1,75; Cecoslovacchia 2; Polonia 2,04; Jugoslavia 2,15; Germania 2,80; Italia 3,43.

Moto contro auto.

Un curioso, risultato dà l'accostamento delle classifiche assolute del Gran Premio d'Italia automobilistico, svoltosi a Monza l'11 settembre, con quelle del Gran Premio Motociclistico, svoltosi il 25 settembre.

Per la prima volta, infatti, nella storia dell'Autodromo, le due corse, disputate sullo stesso circuito di m. 6,993, nelle stesse favorevoli condizioni meteorologiche, su percorsi di analogo ordine di grandezza come chilometraggio complessivo (km. 419 le automobili, km. 300 le motociclette: in entrambi i casi con un rifornimento intermedio) hanno visto la moto superare la velocità media battuta dall'automobile, malgrado il valore degli «assi» impegnati sui bolidi a 4 ruote, e la maggior combattività determinata dall'incalzare degli inseguitori alle spalle del vittorioso.

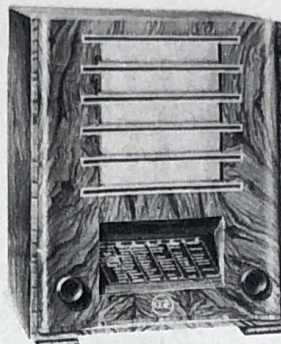
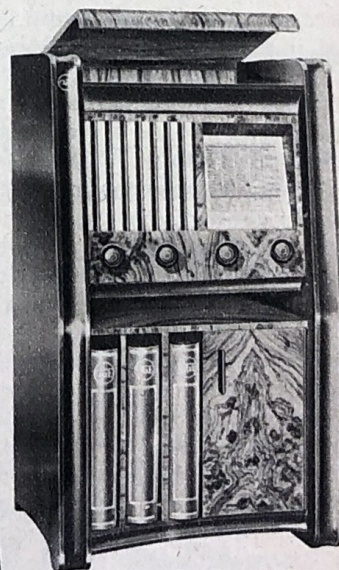
Si rileva, infatti, che Nuvolari, su vettura Auto-Union, ha segnato sull'intero percorso la media di km. 155,726, mentre Meier su moto B.M.W., ha registrato 157,136.

Autoveicoli a gas povero senza gassogeno.

Le critiche e le diffidenze affacciate verso l'estensione del gassogeno a carbone di legna sugli autoveicoli non riguardano la qualità del gas ottenuto, che si è manifestato idoneo sotto tutti i riguardi, anche se meno ricco di calorie che non la miscela aria-benzina, ma i problemi pratici e logistici dell'installazione a bordo del gassogeno.

Constatata, per contro, la simpatia che va diffondendosi per i veicoli alimentati a gas metano, fornito in bombole, è stato messo allo studio un impianto di produzione di gas di carbone di legna, da fornirsi in bombole come il metano. Alcune prove permettono di sperare che si giunga a poter usare indifferentemente sullo stesso autoveicolo la bombola di metano o di gas povero, il che permetterebbe di allargarne assai l'impiego pratico. In ogni caso, per autoveicoli destinati a brevi percorsi fissi, il gas povero preparato industrialmente a terra in grandi impianti e con materiali più scadenti, anziché col delicato gassogeno di bordo, rappresenterebbe una soluzione, la cui praticità ed economicità giustificano gli studi in corso.

Effimeri primati mondiali.

Mentre andava in macchina il precedente numero della Rivista, che dava notizia del nuovo primato mondiale di Eyston e dei preparativi compiuti dal suo antagonista John Cobb per tornare a batterlo, quest'ultimo metteva in atto il suo intento, e sulla stessa pista del Lago Salato di Bonneville, con la speciale vettura a trazione integrale già da noi descritta quando annunciavamo i suoi preparativi, batteva il 15 settembre il primato di velocità assoluta,

compiendo il chilometro nel tempo (media dei due sensi) di 6″ 39/100, alla velocità di km. 563,400, e il miglio in 10″ 28/100, alla media di km. 563,600.

All'arrivo John Cobb era complimentato dallo stesso Eyston, che gli annunciava il proprio tentativo di rivincita.

Infatti, il nuovo primato non viveva che un giorno: il successivo 16 settembre, Eyston ridiscendeva in pista con la sua ormai celebre colossale vettura e realizzava sui due sensi del miglio lanciato la formidabile velocità media di km. 574,250.

In questo momento la nobile gara pare sopita: l'uomo più veloce di tutti i tempi e di tutti i secoli, astraendo dagli uomini volanti, rimane, mentre scriviamo, l'inglese Eyston. Non sarebbe a stupirsi però che questa titanica lotta verso l'assoluto venisse ripresa dai due specialisti.

Eyston, dal canto suo, rinnovando le dichiarazioni già fatte dopo il proprio precedente primato, non sembra ancora soddisfatto. Aveva dichiarato che intorno ai 600 km. orari sta il limite assoluto della velocità terrestre, determinato dal rapporto *potenza* (che a sua volta significa ingombro aerodinamico, la sezione massima della vettura essendo ormai fornita dalla sagoma del motore) – *peso* – *aderenza*. Ma evidentemente vuole persuadersi della consistenza pratica di tale limite teorico, toccando con mano... Non mancano che 25 km.: in bocca al lupo!

Il Salone di Parigi.

Dal 13 ottobre si è aperto – e perdura mentre scriviamo – il 32° Salone dell'Automobile di Parigi, la più classica e tradizionale rassegna dell'autoveicolo, benché in fatto di completezza debba ormai considerarsi superata dal Salone di Ginevra, e in fatto d'interesse tecnico-economico da quello di Berlino.

Circa 500 espositori sono presenti negli stalli del parigino Grand Palais, che aduna quest'anno le vetture da turismo e le carrozzerie nella navata centrale; gli «chassis» e i motori industriali nella navata laterale e nella balconata terrena; le carrozzerie industriali e i rimorchi nel sotterraneo; l'innumerevole selva degli accessori (nel qual campo il mercato francese conserva il primato) nelle gallerie del primo piano.

L'avvenimento pare avviato al consueto successo mondano: commercialmente, mentre scriviamo, non si conoscono ancora le statistiche delle vendite per un bilancio attendibile. È noto però che, da due anni, produzione e vendita sul mercato francese sono in sensibile contrazione, per l'evidente approssimarsi del limite di saturazione in rapporto alla travagliata economia nazionale. Questo fenomeno si riflette sulla fisionomia tecnica media delle nuove macchine francesi presentate al Salone: si osserva lo sforzo verso le macchine di elevate prestazioni, con cilindrate sempre più ridotte a prezzi sempre più accessibili (tenuto conto del basso potere d'acquisto del franco). In linea generale: alte compressioni e valvole in testa; nuovi ritorni al 4 cilindri; battuta di sosta nell'applicazione delle ruote indipendenti al treno posteriore; timida ricomparsa su qualche modello della ruota libera; carrozzerie più sobrie e meno costose, senza eccessi nella profilatura aerodinamica. Vivo interesse commerciale per la Simca 5 e la Simca 8, le edizioni francesi rispettivamente della Fiat 500 e della Fiat 1100, famose per le vittorie conseguite in manifestazioni di velocità, regolarità e consumo nella stagione ora trascorsa, e particolarmente vicine alle tendenze medie del mercato francese in questo momento. Grande l'affluenza dei visitatori intorno alla nuova Fiat 2800, la vettura di lusso a sei posti che sarà presto lanciata anche sul mercato italiano.

Nuovi originali accessori.

Segnaliamo, per il loro carattere di novità, due interessanti accessori automobilistici.

Il primo è di carattere tecnico, e viene presentato da una ditta straniera: una presa flessibile galleggiante per l'alimentazione della pompa d'olio nel *carter* motore. È noto che la pompa, per non rischiar di rimanere all'asciutto quando il livello si abbassa, lavora sempre nella parte inferiore del *carter*, dove si raccolgono le impurità della massa lubrificante (la morchia, i residui metallici, i grassi acidi di decomposizione, l'acqua di condensazione); perciò la pompa seguita a rimettere in circolazione l'olio meno puro. L'invenzione consiste nel trasportare la bocca aspirante della pompa, per mezzo di un tubo flessibile, negli strati superiori e più puri della massa d'olio, senza vincolare il mantenimento di un dato livello, perché la presa stessa è assicurata a un galleggiante in ottone.

Il secondo accessorio, presentato da una ditta torinese, ha invece carattere pratico, destinato a migliorare la comodità di guida nei mesi freddi. Esso consiste in due minuscole scatolette rettangolari percorse da una resistenza elettrica, le quali, applicate sulle due razze inferiori del volante di guida, quelle che usualmente si impugnano nella condotta dell'auto, assicurano un moderato tepore alle mani. Per la loro forma costruttiva e le modalità di applicazione, tali appendici riscaldanti vengono a formar corpo omogeneo con le razze stesse, senza turbare in alcun modo la presa manuale. Naturalmente esse vengono alimentate dalla batteria di bordo; ma, data la tenuità del riscaldamento, il consumo di corrente viene asserito trascurabile.

Tasse di circolazione secondo nuovi criteri.

È interessante comparare il criterio di tassazione seguito nel nuovo regime tributario per gli autotrasporti, che disciplina ex-novo la materia introducendo la tassa unificata per tutti gli autoveicoli di trasporto merci, in base alla portata utile del veicolo (ved. precedente numero della Rivista), col criterio della nuova tassa di circolazione istituita per gli autoveicoli dell'Africa Orientale Italiana, in base alla semplice cilindrata del motore.

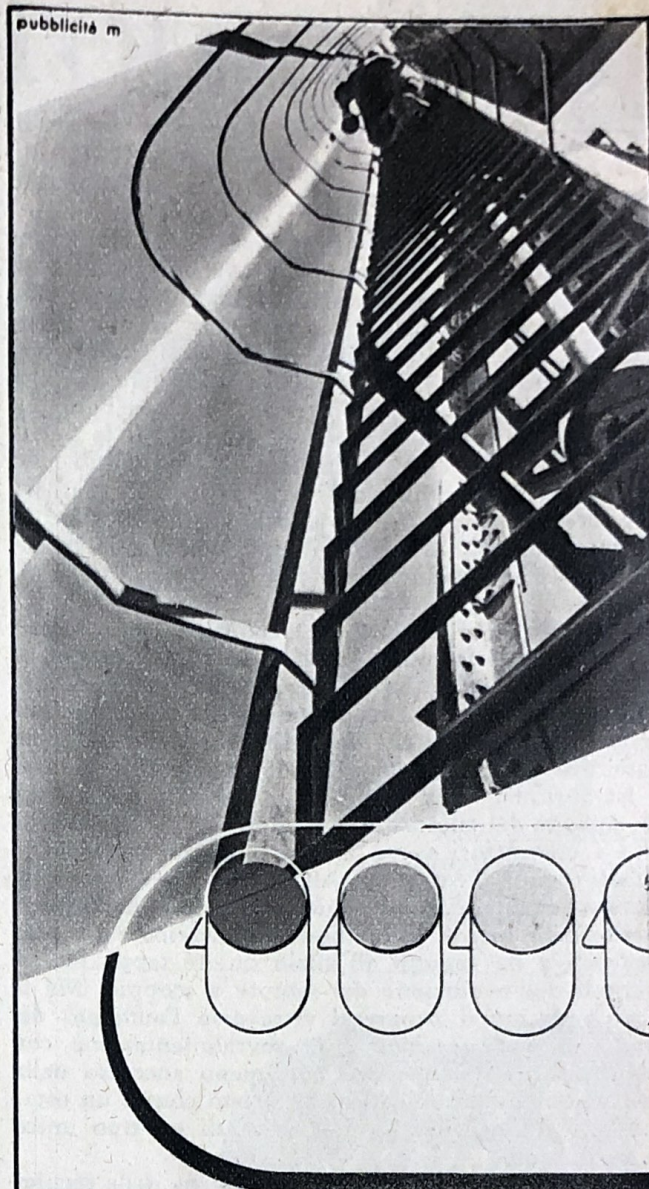
La nuova tassa per l'A.O.I. è la seguente:

Autoveicoli privati personali:

Cilindrata	non	oltre	1000	cmc.	L.	200
»	»	»	1500	»	»	300
»	»	»	2000	»	»	400
»	»	»	2600	»	»	500
»		oltre	2600	»	»	1000

Autoveicoli pubblici e autoveicoli da trasporto merci:

Cilindrata	non	oltre	1000	cmc.	L.	100
»	»	»	1500	»	»	200
»	»	»	2000	»	»	300
»	»	»	2600	»	»	400
»		oltre	2600	»	»	1000

È sintomatico notare l'abbandono, in entrambi i casi, da parte del nostro legislatore fiscale, del criterio della « potenza convenzionale », accertabile secondo la complessa formula logaritmica vigente da quasi quattro lustri per gli autoveicoli del territorio metropolitano; criterio tecnicamente arbitrario e praticamente superato, fonte di superflue complicazioni e di molte sperequazioni, come abbiamo ripetutamente avuto occasione di dimostrare su queste colonne. L'odierno implicito riconoscimento dell'opportunità di nuove formule più semplici e più aderenti alla pratica odierna può giustificare ottimistiche previsioni per una eventuale augurabile riforma tributaria della materia relativamente agli autoveicoli privati personali.

CICLO-MOTO-TURISMO

Il Gran Premio d'Italia.

La stagione motociclistica si è chiusa col Gran Premio d'Italia a Monza, ultima prova del campionato d'Europa e del campionato d'Italia, una gara che per molti aspetti ha offerto spunti a considerazioni tecniche e sportive di grande interesse. Il risultato (1) dice troppo e troppo poco: una vittoria italiana, una inglese, una germanica; potrebbe sembrare tanto un esito medio quanto un esito disastroso, e la verità probabilmente sta nel giusto mezzo. Non v'è declino nella costruzione motociclistica italiana e non v'è neppure egemonia. Siamo al culmine di una fase di estrema importanza negli sviluppi della tecnica motociclistica e sarà bene perciò fare il «punto» della situazione.

Da molti anni le corse motociclistiche sono imprigionate in una formula: quella della cilindrata che, se in un primo tempo ha offerto risultati ragguardevoli, oggi mostra chiaramente il suo difetto per il peso di certe limitazioni, quelle del carburante, che sono una autentica diga opposta all'irrompere del progresso.

La formula della cilindrata, stabilendo il massimo di capacità del cilindro o dei cilindri, ha subito orientato i costruttori verso le alte potenze specifiche e gli alti regimi di rotazione. Alleggerimento delle masse, elevate velocità lineari del pistone, ampio dimensionamento delle luci di ammissione e di scarico: la tecnica costruttiva ha seguito all'inizio queste tappe fondamentali dell'evoluzione del motore a scoppio. Ma la ricerca di nuovi progressi attraverso l'aumento del grado di compressione e la sovralimentazione con compressore, sperimentati con pieno successo dalla costruzione automobilistica, ha urtato contro un ostacolo insormontabile: l'imposizione di un tipo unico di carburante.

È noto che la concezione più moderna della tecnica del motore a scoppio fa affidamento, tanto nelle costruzioni speciali quanto nella pratica corrente, su miscele carburanti speciali, dotate di alto potere antidetonante o comunque espressamente studiate per motori spinti. Ma nel campo delle corse motociclistiche vige ancora il regolamento, tenacemente difeso dagli ultratradizionalisti sportivi britannici, del carburante di tipo unico e precisamente una miscela in parti eguali di benzina e di benzolo.

Questa disposizione è anacronistica quanto irrazionale, poiché nulla giustifica una scelta di questo genere: se ancora si trattasse di un carburante in commercio si potrebbe pensare che fosse stata dettata da una preoccupazione di carattere pratico. Ma la miscela benzina-benzolo non esiste sul mercato: bisogna farla volta per volta in luogo, con grave disagio dei corridori e degli stessi organizzatori che devono verificare l'esatta composizione del carburante, per cui a un certo momento il quartiere generale delle corse si trasforma in laboratorio chimico.

Contro questa limitazione più volte si sono battuti senza successo i rappresentanti del motociclismo italiano e germanico, ma non la spuntarono contro i dirigenti britannici, che non volevano neppure riconoscere il compressore (in questo almeno erano coerenti con la loro politica sportiva).

Il compressore poi è stato ammesso, ma la situazione attuale della costruzione da corsa rimane quella di un motore moderno di concezione, meccanicamente spinto, ma costretto a impiegare un carburante che non gli permette di funzionare col rendimento necessario: un legame artificioso quanto inutile, come il freno posto a un veicolo che deve superare una salita.

Se molti costruttori non avevano e non hanno tuttora sperimentato la soluzione del compressore come la più idonea per raggiungere alte potenze per unità di cilindrata, è appunto in relazione alla difficoltà di mettere a punto con la miscela benzina-benzolo un motore sovralimentato. Per riferirci a casi noti, la potenza specifica media, che nei motori non sovralimentati raggiunge gli 80 cavalli per litro, sale a 150-160 nei motori con compressori. La Gilera 500 centimetri cubi, sovralimentata, ha appunto una potenza di 80 cavalli a pieno regime e con carburante idoneo: in queste condizioni, la macchina italiana pilotata da Taruffi ha battuto il primato mondiale di velocità sfiorando i 300 all'ora. Ma con la miscela benzina-benzolo la potenza non sale oltre i 60 cavalli. L'esempio è significativo ed è tempo che si provveda a togliere l'anacronistica pastoia.

Tecnica d'avanguardia.

Allo stato presente, la costruzione motociclistica da corsa rivela due tendenze: quella evoluzionistica, rappresentata dall'industria britannica, e quella progressista, antitradizionalista, che ha i suoi esponenti nei costruttori italiani e tedeschi. Gilera, Guzzi, Benelli, B.M.W., D.K.W., N.S.U. hanno tutti sperimentato il compressore. Guzzi e Benelli non l'hanno ancora portato in gare, in relazione alla limitazione dei carburanti, mentre gli altri quattro modelli sovralimentati hanno superato con successo il collaudo della corsa. Guzzi e Benelli sono rimasti fedeli, per le piccole cilindrate, alla classica soluzione motociclistica del monocilindro raffreddato ad aria. Per la 500 la Guzzi ha adottato il due cilindri a V, con un angolo di 120°, realizzando il principio del frazionamento della cilindrata, primo passo verso la ricerca di un alto rendimento nei motori veloci, in quanto si verifica più agevole agli alti regimi il buon riempimento dei cilindri (rendimento volumetrico).

La Gilera per la prima si è orientata verso una soluzione di tipo automobilistico, realizzando il suo ben

---

(1) Gran Premio d'Italia – Classe 250: 1° Soprani (Benelli), che compie 43 giri del percorso, pari a km. 300,699, in 2 8′ 45″ e 1/5 (media km. 140,127); 2° Martelli (Benelli), 2 8′ 46″; 3° Rossetti (Benelli) in 2 10′ 33″; 4° Tenni (Guzzi) in 2 10′ 34″ 3/5; 5° Sandri (Guzzi) in 2 14′ 12″ 3/5; 6° Pagani (Guzzi) in 2 9′ 28″ (fermato al 41° giro); 7° Lottes (D.K.W.) in 2 11′ 22″ (fermato al 39° giro); 8° Kohfink (D.K.W.) (fermato al 39° giro). Giro più veloce: il 33° di Soprani in 2′ 53″ 4/5 (media km. 144,849).

Classe 350: 1° Mellors (Velocette) in 2-10′ 11″ 1/5 (media km. 138,585); 2° Cora (Velocette) 2 10′ 54″; 3° Binder (Velocette) 2 12′ 43″; 4° Loyer (Velocette) 2 10′ 13″ 4/5 (fermato al 42° giro); 5° Little (Velocette), (fermato al 41° giro). Giro più veloce: il 18° di Thomas e Mellors, in 2′ 57″ 1/5 (media km. 142,070).

Classe 500: 1° G. Meyer (B.M.W.) in 1 54′ 49″ (media km. 157,136); 2° Krauss (B.M.W.) 1 57′ 35″; 3° Vailati (Gilera) 1 55′ 46′ (fermato al 43° giro); 4° Fumagalli (Gilera) 1 55′ 49″ 1/5 (fermato al 43° giro). Giro più veloce: il terzo di Serafini e Meyer, in 2′ 36″ 3/5 (media 160,758).

noto modello a quattro cilindri in linea, raffreddato ad acqua e sovralimentato. La B.M.W., invece, ha perfezionato il suo motore a due cilindri orizzontali contrapposti, disposti trasversalmente al telaio, che si potrebbe definire come appartenente al tipo aviazione, in quanto il due cilindri contrapposti è il primo termine della serie dei motori stellari. Naturalmente il raffreddamento è ad aria e la trasmissione avviene non mediante catena, ma con albero cardanico.

Un posto particolare occupa la D.K.W., quale rappresentante della suggestiva soluzione del «due tempi». La casa germanica, che fa capo all'Auto Union, ha raggiunto in questo difficile campo un'altissima efficienza, frutto di una perfetta messa a punto. Risultato tanto più notevole, in quanto ottenuto con motori a due e a quattro cilindri raffreddati ad acqua, espressione, quindi, di una tecnica progredita che ha dato eccellente esito, anche sul banco di prova delle corse più dure.

Ed ecco, per chiudere queste note, uno specchietto riassuntivo delle caratteristiche dei singoli modelli d'avanguardia della costruzione internazionale.

Con la disputa del Gran Premio d'Italia si è chiuso il campionato nazionale dell'anno XVI. Le maglia tricolori sono state aggiudicate a Pagani per la classe 250, a Mangione per la 350 e ad Aldrighetti per la 500. I primi due a Monza non hanno avuto fortuna, il terzo è stato tolto dall'attività delle ultime gare per una grave caduta in terra straniera. Al termine della stagione la classifica del campionato ha premiato egualmente i corridori che senza dubbio si sono mostrati i più forti.

La prossima stagione ciclistica.

Anche il campionato ciclistico italiano si è chiuso con un episodio non del tutto edificante, che ha avuto un seguito a tavolino, avendo Bàrtali reclamato contro Bizzi, vincitore della corsa di campionato a Treviso. La Federazione ha logicamente riconosciuto la vittoria di Bizzi, che ha indossato la maglia tricolore. Gli inconvenienti verificatisi a Treviso, e la preoccupazione di una prova unica, che non sempre dà garanzia di assegnazione del titolo di campione all'atleta più meritevole, hanno indotto la Federazione a ritor-

Marca	Numero cilindri	Diametro e corsa	Raffreddamento	Alimentazione
Benelli 250	1	68 × 68	aria	Con o senza compressore
Gilera 500	4	52 × 58	acqua	Con compressore
Guzzi 500	2 a 120°	68 × 68	aria	—
Guzzi 250	1	68 × 68	aria	Con o senza compressore
B. M. W. 500	2 a 180°	66 × 72	aria	Con compressore
D. K. W. 250	2 a 2 tempi	47,5 × 68,5	acqua	Con compressore
D. K. W. 500	4 a 2 tempi	47 × 65	acqua	Con compressore

nare per l'Anno XVII al campionato a prove multiple. La maglia tricolore dei professionisti sarà assegnata, nella prossima stagione, attraverso l'esito di tre corse che si effettueranno nel volgere di due mesi a Napoli, a Roma e a Varese. L'ultima prova, quella lombarda, si effettuerà sul percorso del campionato del mondo e permetterà una razionale scelta degli azzurri per la massima prova internazionale che, come è noto, si svolgerà in Italia sulle strade varesine.

Il calendario dell'anno XVII è stato così fissato: Milano-San Remo, 19 marzo; Giro della Toscana (1ª prova del Trofeo dell'Impero), 9 aprile; Giro del Piemonte (2ª prova del Trofeo dell'Impero), 4 giugno; Giro della Campania (1ª prova per il Campionato Italiano), 25 giugno; Giro del Lazio (2ª prova per il campionato italiano), 16 luglio; Circuito di Varese (3ª prova per il campionato italiano), 13 agosto; Coppa Moschini a Mantova (3ª prova del Trofeo dell'Impero), 1 ottobre; Giro della Lombardia, 22 ottobre.

Inoltre si svolgeranno le due grandi prove a tappe: il Giro d'Italia, dal 23 aprile al 14 maggio, e il Giro dei Tre Mari, dal 10 al 24 settembre. Queste due gare, in relazione ai fini propagandistici che si propongono, avranno la più grande valorizzazione, e il Giro d'Italia, che nel suo percorso non si spingerà oltre Roma, sarà dotato di trecentomila lire di premi.

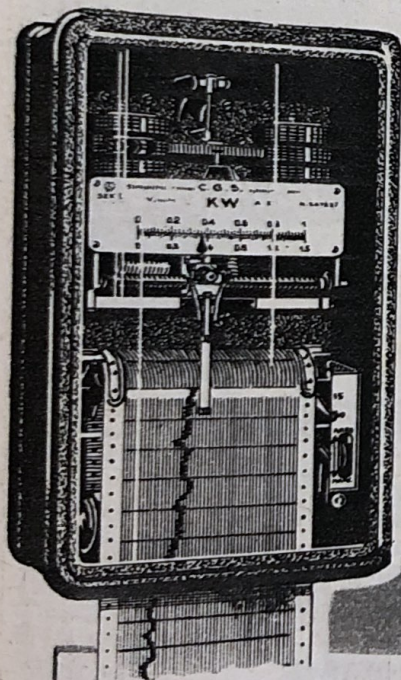
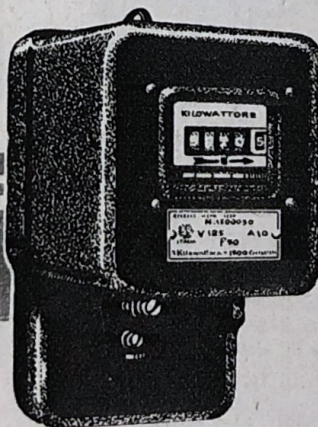
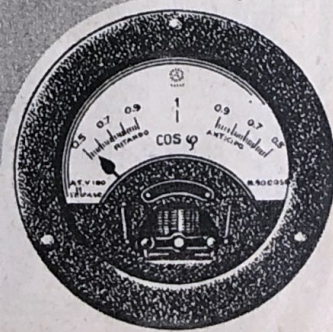
La 20ª Esposizione del Ciclo e del Motociclo.

È stato diramato il programma della XX Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo, che si svolgerà in Milano, nel Palazzo della Permanente, durante il prossimo gennaio.

Ricorre, nell'anno XVII, il ventennale di questa manifestazione, che seguì e assecondò lo sviluppo dell'industria motociclistica italiana dal suo sorgere all'attuale altissimo grado di perfezione, per cui i colori italiani raggiunsero il vittorioso traguardo nelle più ardue competizioni internazionali e il mercato italiano si emancipò da ogni importazione.

Lo sviluppo crescente dell'industria del velocipede, del motociclo e degli accessori e, soprattutto l'affermarsi dell'importante produzione dei mototrasporti hanno posto il problema dello spazio, il quale è stato risolto prolungando di alcuni giorni la durata della Mostra, che verrà sdoppiata in due turni consecutivi, senza alcuna interruzione. Nel primo, che si protrarrà dal 19 al 26 gennaio, l'Esposizione assumerà la fisionomia dei precedenti anni, accogliendo nelle sale a terreno le biciclette e le motociclette e in quelle del piano superiore e negli annessi le parti e gli accessori: nel secondo turno, dal 27 al 31 gennaio, mentre questi ultimi resteranno al proprio posto, biciclette e motociclette cederanno il loro alla pittoresca e voluminosa varietà dei motofurgoni e motocarri.

Nella prima settimana il richiamo sarà rivolto, come al solito, agli agenti rivenditori, perché affluiscano nelle sale della Permanente a prender l'annuale contatto con la nuova produzione e coi produttori; il secondo turno sarà specialmente dedicato alla propaganda del mototrasporto, richiamando l'attenzione di tutti i possibili utenti su questo veicolo. Avremo così la prima Settimana del Mototrasporto, durante la quale non soltanto sarà ripetuto il consueto Concorso, ma avrà luogo la più efficace valorizzazione di questo veicolo con esperienze pratiche e una sfilata pubblicitaria per le vie cittadine. La propaganda della motocicletta sarà ancora una volta affidata alla Rosa d'Inverno, che farà convenire da ogni parte d'Italia le festose e pittoresche falangi dei motociclisti.

G. Cc.

VARIE

Il Trofeo delle Alpi alla Turbia.

Data la pace al mondo romano, Augusto si apprestò a rinsaldare il dominio di Roma sulla catena alpina, nelle cui valli avevano stanza genti estranee o ribelli a Roma. Successivamente provvide a estendere la denominazione Italia dalla parte peninsulare, a cui soltanto fino allora si applicava, allo spartiacque della grande cerchia montana. E fra le strade d'Italia (« celeberrime », secondo l'espressione consacrata sull'Arco di Rimini) da lui restaurate fu la vecchia via ligure che, attraverso la Riviera di Ponente, conduceva nella Gallia Narbonese.

Augusto la munì di pietre miliari col suo nome e nell'anno 13 a. C. la denominò ufficialmente « *via Julia Augusta* ». Sul suo percorso passa oggi la strada detta *Cornice Alta*, la quale, staccandosi da quella costiera al Capo Martino, dopo Mentone, sale per superare il contrafforte, chiamato della Testa di Cane, che domina Monaco e che gli antichi indicavano come *Alpis summa* o *Alpis maritima*. Lassù, al valico (m. 484), sorge il villaggio La Turbia, e in un punto dal quale l'occhio spazia per amplissimo giro è il trofeo celeberrimo col quale Roma volle eternata la gloria di Augusto, che dall'Adriatico al Tirreno aveva pacificato le genti alpine.

Come già Pompeo inalzò trofei sulla catena pirenaica in memoria delle sue vittorie di Spagna, qui sorse un monumento analogo, ma di maggiore grandezza e venustà, costruito tra il 1º luglio del 7 e il 30 giugno del 6 a. C. (limiti cronologici del 17º conferimento della potestà tribunizia ad Augusto, ricordato nell'iscrizione del monumento). Il monumento diede alla località il nome di *Tropaea*, donde derivò l'odierna denominazione di Turbia.

Il solenne trofeo subì i primi danni nel secolo V a opera dei barbari e dei monaci delle vicine isole di Lerino; anzi, secondo una leggenda, Sant'Onorato avrebbe abbattuto l'idolo che sorgeva a coronare il monumento. Il quale nel secolo XIII fu trasformato in un castello e, come tale, andò soggetto a molte vicende belliche, tra cui la più memorabile fu la resistenza che le truppe piemontesi, colà asserragliate, opposero nel 1705 alle truppe del generale francese La Feuillade. Questi, indignato per l'accanimento dell'avversario, ordinò che la fortezza venisse distrutta con le mine, le quali, se produssero danni irreparabili, non riuscirono tuttavia a far crollare interamente la torre, che era il nucleo centrale del monumento.

La grande rovina fu visitata nel 1857 dai principi Umberto e Amedeo di Savoia, i quali, di ritorno a Torino, sollecitarono l'esecuzione di urgenti restauri, che vennero infatti eseguiti nel 1858 - 1859, mentre d'altro lato si preparava un completo progetto di consolidamento. Ma la cessione della Savoia alla Francia nel 1860 arrestò ogni iniziativa.

Finalmente dal 1905 al 1909 vennero condotti importanti scavi alla base dei ruderi: si rimise in luce il basamento, intatto, del Trofeo e si rintracciarono numerosi frammenti architettonici ed epigrafici, con l'aiuto dei quali l'architetto Camillo Formigè potè progettare una parziale e abbastanza

CONCORSO FOTOGRAFICO DE "LE VIE D'ITALIA"

Come abbiamo annunciato nell'ultimo numero de Le Vie d'Italia, *il Concorso Fotografico bandito dalla nostra Rivista nello scorso marzo si è chiuso il 31 agosto u. s. con esito più che soddisfacente. Ad esso, infatti, hanno partecipato 223 fotografi, i quali ci hanno inviato circa 3700 fotografie.*

La sera del 12 ottobre u. s. si è riunita per la prima volta, nella Sede della C.T.I., la Commissione giudicatrice, così composta:

Comm. Ing. Mario Bertarelli, vice Presidente della C.T.I.;
Icilio Bianchi, Redattore de Le Vie d'Italia;
Rag. Guido Pellegrini, Presidente del Circolo Fotografico Milanese;
Cav. Edoardo Scotti;
Comm. Mario Crimella.

Si è iniziato, nella stessa sera, l'esame delle fotografie partecipanti al Concorso. Dato il loro rilevantissimo numero, il lavoro della Commisione giudicatrice non potrà essere compiuto che in un certo numero di sedute, fra il 12 e il 25 ottobre. Poiché questo numero de Le Vie d'Italia *va in macchina al 15 dello stesso mese, le conclusioni della Giuria non potranno essere rese note che nel prossimo fascicolo di dicembre.*

sicura restituzione dell'opera e iniziarla. Ma soltanto dal 1929, grazie al mecenatismo dell'americano Edward Tuck e sotto la direzione di Giulio Formigè, figlio di Camillo e architetto capo dei Monumenti Storici di Francia, il ripristino fu eseguito e inaugurato il 26 aprile 1934.

Davanti al monumento che, quantunque enormemente mutilato, rivela le sue forme primitive, il risultato ottenuto appare miracoloso, se si pensa all'informe moncone che ne era pervenuto fino a noi.

Il Trofeo constava di un basamento quadrato, composto di grandi massi squadrati. Certamente in una delle facce, ma probabilmente in due (nell'orientale verso l'Italia e nell'occidentale verso la Gallia), esisteva l'iscrizione dedicatoria, il testo della quale ci fu tramandato da Plinio ed è stato riprodotto integralmente sulla base di circa 100 frammenti, con tutte le sue caratteristiche paleografiche.

Insigne monumento epigrafico, delle dimensioni di m. 17,45 × 3,60, inquadrato da una cornice restituita fedelmente grazie alla scoperta di un suo frammento originale. La dedica è contenuta in tre righe di grandi caratteri, cui seguono sei righe di caratteri minori, con le ragioni della dedica e l'elenco dei 45 popoli alpini vinti, enumerati in ordine geografico da oriente a occidente, dai Trumpilini agli Svetri. Negli spazi liberi della dedica sono stati collocati i frammenti di due Vittorie alate, ricomposte sull'esempio della Vittoria dell'Arco di Saint-Rémy e di quelle della Colonna Traiana.

L'iscrizione è fiancheggiata da due trofei d'armi a rilievo, nei quali sono particolarmente notevoli quattro figure di barbari (tra cui una donna) incatenati.

In ciascuno dei lati settentrionale e meridionale del basamento si apriva, a metà, una porta che dava accesso alle gradinate interne: le due porte sono state reintegrate.

Sopra il basamento si elevava un piano rientrante, che è stato in parte ricomposto; quindi un piano circolare con 24 basi in aggetto, per altrettante colonne doriche. È stato possibile ricostruire, con i frammenti ritrovati, quattro colonne intere e parzialmente altre tre di questo bel peristilio. Un lieve spostamento dal cerchio regolare, dovuto all'esplosione delle mine, è stato rispettato, perchè costituisce una singolare testimonianza della storia del monumento. Nel fregio della trabeazione si alternano triglifi a metope, con rilievi varî: una corazza, un porcellino, bucrani, corna incrociate, una prora di nave.

La parete di sfondo alle colonne era troppo manomessa perchè ne fosse possibile un proficuo restauro; ma è noto che in ogni intercolunnio era una nicchia contenente una statua marmorea. Nel settore ricostruito del peristilio si è tuttavia collocato in basso un tratto di zoccolatura e in alto frammenti di una spalla, di un manto, di una corazza e infine una copia della bella testa di Druso, il cui originale è ora al Museo di Copenaghen. Sopra il peristilio e il nucleo romano della torre sta la sopraelevazione medioevale, coi caratteristici archetti romanici.

In un suo progetto di restauro del monumento Luigi Canina immaginò che questo avesse un secondo ordine, ionico, come sarebbe stata la norma; ma di esso non si è trovata alcuna traccia negli scavi, nè se ne legge alcun cenno in una descrizione accurata che del Trofeo fece un anonimo italiano del Quattrocento, quando esso era ancora discretamente conservato.

Invece, sono stati rinvenuti elementi della terminazione superiore, a foggia di gradinata conica, della quale si è ricomposto un piccolo settore, incastrato nell'aggiunta medioevale. Al sommo della gradinata pare sorgesse un alto piedistallo a sostegno di una statua bronzea di Augusto, con due prigionieri ai piedi (sarebbe esso l'idolo abbattuto da Sant'Onorato?), oppure, come altri pensano, di un trofeo d'armi.

A queste notizie, che abbiamo attinte ad un'eccellente pubblicazione di Nino Lamboglia, *Il Trofeo di Augusto alla Turbia* (edito sotto gli auspici della Mostra Augustea della Romanità, Bordighera, 1938-XVI), aggiungiamo che il monumento misura tuttora 40 m. di altezza e che nelle parti decorative è costituito in pietra di vicine cave, eccetto i capitelli, che sono di marmo bianco di Carrara.

CARLO GRIGIONI

L'autore italiano della "Imitazione di Cristo"

L'*Imitazione*, detta dal Rénan «un fiore olezzante» e dal Carducci «il più sublime libro religioso del Medioevo», fu tradotta in tutte le lingue del mondo ed oggi conta più di 4000 edizioni. Poiché l'opera è anonima, tutte le Nazioni se ne contesero la paternità, la quale fu così attribuita a circa duecento autori diversi. Orbene: P. Piergiovanni Bonardi, in una recente pubblicazione dal titolo *L'Autore italiano dell'Imitazione di Cristo* (presso i PP. Passionisti, L. 15, c/c. N. 2/1144, intestato «Il Divin Crocifisso» – Pianezza – Torino) si è prefisso di dimostrare con validi argomenti storici, bibliografici, filologici e paleografici, che la celebratissima opera non appartiene né a S. Bernardo, né al francese G. Gersone, né al tedescoolandese T. Kempis, né ad altri; ma all'italiano Gersen, monaco benedettino, nato a Cavaglià Biellese verso il 1180. Ancora una rivendicazione, dunque, di una gloria nostra.

La Cattedrale di Ferrara.

«Emergendo alta e solenne sull'abitato, la Cattedrale veglia su tutti e per tutti; le sue torri, le sue cuspidi, le sue croci si alzano verso il cielo in una muta preghiera, come le braccia della mistica orante; ed è la preghiera di principi e di poveri che si sono umilmente inginocchiati avanti all'altare, delle anime semplici e pure di fanciulli e di contadini, dei guerrieri invocanti la vittoria prima di partire per la guerra, delle madri trepidanti in pianto per la loro salvezza». Con questo tono lirico Gustavo Giovannoni parla della Cattedrale della città estense studiandola nell'evoluzione dell'architettura romanica in Italia e inizia un pregevolissimo volume, che è il più degno, utile e duraturo ricordo della celebrazione otto volte centenaria ricorsa tre anni or sono (1).

Seguono articoli di altri insigni cultori dell'arte. Carlo Calzecchi Onesti studia il monumento in più stretto rapporto con l'architettura romanica; Giuseppe Agnelli con gustoso *excursus* esamina – particolare dopo particolare, figura dopo figura – ogni parte dell'opera mirabile; Arnaldo Roberti considera, con acume e scienza, il poema di pietra sotto il rispetto della simbologia liturgica; Gino Chierici studia la posizione che la Cattedrale ferrarese occupa in relazione alle altre cattedrali romaniche d'Italia; Mario Calura ne rivela la simbologia delle caratteristiche architettoniche e della decorazione scultoria; Giulio Bertoni illustra, con acutissima analisi, la famosa iscrizione metrica del 1135 in lingua volgare, non più esistente, ma pervenutaci in due discordi trascrizioni; e in fine Arturo Giglioli traccia con sicurezza e compiutezza l'origine e le vicende della vasta mole e ne descrive le molteplici opere d'arte.

(1) *La Cattedrale di Ferrara*, nella ricorrenza delle manifestazioni celebrative dell'VIII Centenario della Cattedrale, poste sotto il patrocinio della Reale Accademia d'Italia; 300 illustrazioni, L. 50.

COMUNICAZIONI

Riduzioni per la "Primavera Siciliana".

Con apposito Decreto interministeriale sono state stabilizzate, per la durata di cinque anni, le facilitazioni ai viaggiatori che si recano in Sicilia in occasione delle manifestazioni della « Primavera Siciliana », nonché quelle per i viaggiatori dell'interno dell'isola, sempre durante il periodo delle manifestazioni stesse. Come è noto, queste facilitazioni sono congegnate in modo che praticamente la Sicilia fruisce delle riduzioni per tutta la durata dell'anno solare. Esse rappresentano non solo un vantaggio per l'isola, ma anche per il continente, dato che, con la facoltà di fermate intermedie e la lunga validità dei biglietti, i viaggiatori, tanto all'andata quanto al ritorno, possono agevolmente servirsi di questo tipo di riduzioni per un comodo e lungo soggiorno in Italia.

L'innovazione per la prossima stagione è che i biglietti rilasciati dal continente, validi 60 giorni, potranno essere prorogati di altrettanti.

Quali limitazioni di peso e dimensione vigono presso le ferrovie europee per il trasporto del bagaglio a mano?

Presso la maggior parte delle ferrovie europee è stabilita, come unica limitazione, la disponibilità di spazio (sulle reticelle ed eventualmente sotto i sedili) in corrispondenza al posto occupato dal viaggiatore. Alcune ferrovie usano qualche precisazione maggiore: così le ferrovie danesi hanno stabilito da tempo una dimensione massima per valigia di m. 0,50 × 0,30 × 0,25; le ferrovie norvegesi, lettoni ed estoni prescrivono un peso massimo di kg. 25 per collo; le ferrovie italiane di kg. 20, ecc. In effetti, peraltro, le nostre ferrovie interpretano con criteri non restrittivi tale limitazione. Una limitazione speciale è da noi stabilita per i viaggiatori dei treni popolari, i quali non possono trasportare con sé più di 10 kg. di bagaglio. Varie ferrovie estere hanno adottate restrizioni per il bagaglio dei viaggiatori che si servono di automotrici, le quali ordinariamente offrono spazio inferiore a quello delle vetture ordinarie. Da noi, in Italia, non v'è limitazione che per le littorine, ma è da augurarsi che col tempo si trovi modo di offrire praticamente maggior spazio per i bagagli.

Per gli oggetti smarriti in viaggio.

Recenti disposizioni di correntezza, le quali denotano ancora una volta lo spirito di modernità e di praticità della nostra amministrazione ferroviaria statale, sono state emanate per il recupero degli oggetti smarriti dai viaggiatori in ferrovia.

Riproduciamo le disposizioni stesse, limitandole a quella parte che può interessare il viaggiatore.

« Allo scopo di ridurre le spese cui i viaggiatori vanno incontro per rientrare in possesso di oggetti smarriti nell'ambito della ferrovia, si dispone quanto appresso:

a) le tasse di custodia degli oggetti rinvenuti sono completamente abbuonate per i primi dieci giorni di giacenza e ridotte alla metà – e cioè a L. 0,50 per collo e per ogni 24 ore indivisibili – per i giorni successivi;

b) qualora i proprietari domandino che gli oggetti siano loro restituiti con spedizione a grande velocità, il trasporto dovrà sempre essere effettuato con treni accelerati o diretti, senza applicazione delle sopratasse di acceleramento;

c) le spese di confezionatura dei colli per la spedizione devono essere limitate al minimo possibile, trascurandole completamente quando per la confezionatura stessa vengano usati soltanto comune carta da imballaggio e spago;

d) quando si tratti di oggetti di peso fino ad un chilogrammo e di valore presumibile di non oltre 50 lire (ad esempio: un mazzo di chiavi, ovvero un paio di occhiali, un ombrello, un bastone da passeggio e simili, che non presentino pregi particolari), le spedizioni dovranno sempre essere eseguite a grande velocità ed inoltrate coi treni accelerati o diretti, applicando la tassa di porto nella misura fissa di L. 3.

Dovranno essere gravate sul trasporto come spese anticipate, senza applicazione della relativa provvigione a favore della ferrovia, le eventuali spese di confezionatura del collo, (quando questo abbisogni di uno speciale imballaggio, di posta, ecc.) e le eventuali tasse di custodia per i giorni di giacenza successivi ai primi dieci giorni.

Riassumiamo: per gli oggetti di piccolo peso, come è il caso della maggior parte degli oggetti che si smar-

riscono in ferrovia, tassa unica di lire *tre*, qualunque sia la distanza, ed esonero, per i primi dieci giorni, da ogni tassa di giacenza.

Aggiungiamo che, a richiesta del viaggiatore, gli oggetti rinvenuti possono essere consegnati a domicilio.

Sono, queste, semplificazioni in apparenza modeste, ma nella pratica molto utili. Auguriamo che, studiando e rivedendo, l'amministrazione ferroviaria possa trovar motivo ad altre felici semplificazioni ed agevolazioni.

La franchigia per il trasporto del bagaglio.

Un problema, che di tanto in tanto affiora anche da noi, è quello della franchigia del bagaglio; per precisare meglio, del trasporto gratuito in bagagliaio di una certa quantità di bagaglio personale. In realtà, non è da farsi illusione che tale trasporto sia realmente gratuito: sul prezzo di trasporto del viaggiatore è già compresa una certa quota, che deve compensare la ferrovia per tale servizio.

La grande maggioranza delle ferrovie europee non concede alcuna franchigia di tal genere. Alla regola generale fanno eccezione, nelle misure appresso indicate, i seguenti Stati:

Stati	Viaggiatori	
	Adulti	Ragazzi
	kg.	kg.
Inghilterra 1ª e 2ª cl.	68	34
Inghilterra 3ª cl.	45	22,5
Francia	30	20
Danimarca	25	12
Svezia	25	12
Portogallo	30	15

Per l'Inghilterra dovremmo precisare ancora che la franchigia è variabile, secondo il tipo di biglietto di cui fruisce il viaggiatore.

Non abbiamo potuto procurarci dati per tutti i Paesi sopra indicati, circa la percentuale del bagaglio che vien trasportato in franchigia in confronto di tutto il bagaglio spedito. Tuttavia sappiamo che in Francia il bagaglio in franchigia rappresenta circa l'83,5% e nel Portogallo il 70%. È evidente che, se il sistema della franchigia dovesse applicarsi anche in Italia e se si avesse una percentuale di trasporti gratuiti simile a quella sopra indicata, risulterebbe per le nostre ferrovie una notevole perdita di introiti.

Una proposta di estensione del sistema della franchigia è stata formulata qualche tempo fa dalla Camera di Commercio Internazionale e viene ora studiata in seno all'Unione Internazionale delle Ferrovie. Per altro, la quasi totalità delle amministrazioni ferroviarie europee si è pronunciata contro; anzi, la tendenza sarebbe favorevole alla soppressione della franchigia dove attualmente già esiste.

Uffici d'informazione ferroviari nelle stazioni italiane.

Ai primi di ottobre hanno cominciato a funzionare i nuovi uffici ferroviari d'informazione, con personale specializzato nella conoscenza di lingue straniere, nelle stazioni di Roma, Napoli e Venezia. Per Milano si è tuttora in attesa: il nuovo personale, già pronto, per il momento viene utilizzato nel vecchio ufficio d'informazioni della stazione centrale inadatto alle esigenze. Speriamo che Milano si metta presto a pari con le altre stazioni. Nuovi uffici d'informazioni sono previsti per le stazioni di Torino P. N. e Genova P.

Telegrammi per "Posta speciale 10 P. M." e "Posta speciale 500".

Possono essere accettati telegrammi con destinazione «Posta speciale 10 P. M.». La tariffa da applicare è quella per l'interno del Regno, cioè lire due per un minimo di dieci parole, più centesimi venticinque per ogni parola tassata oltre le dieci, e la tassa di ricevuta. Nessun servizio speciale è ammesso per detti telegrammi che debbono essere redatti in lingua italiana e linguaggio chiaro, e sono accettati a rischio dei committenti. Oltre al nome e cognome del destinatario, l'indirizzo deve contenere la denominazione del corpo e del reparto a cui il destinatario appartiene e come destinazione la generica indicazione di «Posta speciale 10 P. M.». Tutto l'indirizzo viene computato per quattro parole, qualunque sia il numero di esse che lo compongono.

Analoghe modalità vigono per l'invio del telegrammi a destinazione della «Posta speciale 500». La tassa da applicarsi è, però, di centesimi oro quindici e mezzo per parola, oltre a centesimi venticinque per la ricevuta.

Postagiro internazionali.

Il servizio dei postagiro internazionali (*virements postaux*) è stato ripreso nelle relazioni reciproche fra l'Italia e la Germania.

Tariffe postali con i territori dell'ex-Austria.

Non hanno più vigore le tariffe postali ridotte per le corrispondenze spedite dall'Italia e dirette nei territori già costituenti la Repubblica austriaca, e sono state ripristinate le normali tariffe internazionali, che sono le seguenti: per le lettere L. 1,25 fino a 20 grammi; per le cartoline postali semplici L. 0,75 e con risposta pagata L. 1,50; per i giornali e stampe periodiche spedite direttamente dagli editori italiani e diretti in Austria L. 0,25 per ogni 50 grammi o frazione.

Per le corrispondenze provenienti da dette località restano ferme le vigenti tariffe internazionali.

Dal 1° ottobre u. s. è stata riattivata l'emissione dei vaglia dall'Italia tratti sugli uffici dell'ex-Austria. Detti vaglia devono essere espressi in marchi oro germanici, al cambio vigente per i vaglia tratti sulla Germania, che attualmente è di L. 7.90 per ogni marco oro.

Pacchi per la Gran Bretagna e Irlanda.

Per i pacchi a destinazione della Gran Bretagna e dell'Irlanda, da inoltrarsi via Svizzera ed Agenzia Continentale, sono state stabilite le seguenti tariffe:

Gran Bretagna ed Irlanda del Nord:

pacchi fino a kg. 1 . . . . L. 11,75
» da » 1 a 3 . . . . . » 19,75
» » » 3 » 5 . . . . . » 22,25
» » » 5 » 10 . . . . . » 39,—
» » » 10 » 15 . . . . . » 65,70
» » » 15 » 20 . . . . . » 82,45

Irlanda:

pacchi fino a kg. 1 . . . . L. 16,75
» da » 1 a 3 . . . . . » 24,75
» » » 3 » 5 . . . . . » 27,25
» » » 5 » 10 . . . . . » 53,70
» » » 10 » 15 . . . . . » 91,95
» » » 15 » 20 . . . . . » 122,90

Restano soppresse le graduazioni di peso da 10 a 12 e da 15 a 17 kg. e la differenza di tariffa finora stabilita tra i pacchi diretti a Londra e quelli diretti in altre località.

TRA I LIBRI

LUIGI FEDERZONI. – *Parole fasciste al Sud-America*. Pag. 54. Ed. Nicola Zanichelli, Bologna 1938-XVI, L. 5.

ODDONE ASSIRELLI. – *Africa Polyglotta*. Pag. 366. Ed. N. Zanichelli, Bologna 1938-XVI. L. 20.

MARIO CALAMANTI. – *Moti, velocità e spazi di frenatura degli autoveicoli*. Pag. 31. Stab. Arti Grafiche F. Canella (piazza Collegio Romano 1), Roma 1938-XVI. L. 5.

GRAN MAGISTERO DELL'ORDINE MAURIZIANO. – *Le celebrazioni per il quarantennio della Chanousia*. Pag. 27 con illustraz. Tip. Checchini (via Calandra 24-26), Torino 1938-XVI.

Gli Annali dell'Africa Italiana. Anno I. Numero I. Pag. 414 con illustrazioni e carte f. t. Per ordinaz. rivolgersi alla Casa Editrice Mondadori (Lungo Tevere Prati 1), Roma 1938-XVI. L. 40.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI – ISPETTORATO GENERALE FERROVIE, TRAMVIE, AUTOMOBILI. – *Dati statistici per l'anno 1934*. I. *Ferrovie concesse all'industria privata e tramvie estraurbane*. Pag. 301 con carte f. t. – II. *Servizi automobilistici estraurbani*. Pag. 591 con grafici. – III. *Servizi vari*. Pag. 277 con carte f. t. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1937-XVI.

ALDO SESTINI. – *Studi geografici sulle città minori della Toscana. I. Arezzo*. Estratto dalla «Rivista Geografica Italiana». Anno XLV-1938.

GIOVANNI GERMENA. – *Canti della mia terra*. Pag. 41. Avigliana 1938-XVI. L. 2.

L. GIUSEPPE NANGERONI. – *Morfologia del Gruppo di Sella e della Regione Barbellino*. Pag. 62 con illustraz. Soc. Ed. «Vita e Pensiero», Milano 1938-XVI. L. 12.

CARLO TRALLORI. – *Il Generale Vittorio Trallori. Ordine militare di Savoia. La Battaglia delle Quaranta ore. La difesa di Monte Lémerle. In memoriam*. Pag. 72. Scuola Tip. Artigianelli, Firenze 1938-XVI.

D. GIUSEPPE ROTA. – *Un artista bergamasco dell'Ottocento. Giov. Maria Benzoni nella storia della scoltura e nell'epistolario familiare*. Pag. 520 con illustraz. Ed. S. Alessandro, Bergamo 1938-XVI. L 10.

I Monumenti Italiani – Rilievi raccolti a cura della REALE ACCADEMIA D'ITALIA – Fasc. VIII-IX: *Il Foro e la Basilica Severiana di Leptis Magna*. XXXIII tav. f. t. Testo di Bruno Maria Apollonj. Libreria dello Stato, Roma 1936-XV. L. 30.

TOURING CLUB POLACCO. – *Mapa Samochodowa I Stanu Drog W Polsce Na Rok* 1938-39 (Carta automobilistica, itinerari stradali e piantine di attraversamento). Varsavia 1938.

I GRANDI CICLI PITTORICI – Collezione diretta da Lamberto Vitali. *Il fregio dionisiaco della Villa dei Misteri*. Testo di Pirro Marconi. 40 tav. f. t. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo 1938-XVI. L. 25.

ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI ZARA. – *Zara. Aspetti-storia-monumenti*. Pag. 47 con illustraz. Tip. S. Artale, Zara 1938-XVI.

GIULIO MORONI. – *Dalla Contea del Seprio alla Provincia di Varese*. Relazione presentata al II Congresso della Deputazione di Bergamo. Maggio 1937-XV. Ed. A. Cordani, Milano 1938-XVI.

FAUSTO PEDROTTA. – *Angelo Nessi*. Pag. 319 con disegni di G. Tomamichel. Istituto Editoriale Ticinese, Bellinzona 1938. Fr. 5.

LUIGI GHIDINI. – *Caccia vagante col fucile ed aucupio vagante col vischio alla minuta selvaggina*. Pag. 221 con tav. f. t. Ed. La Stampa Commerciale, Milano 1938-XVI. L. 20.

D. FRANCESCO MILANI. – *Minozzo negli sviluppi storici della Pieve e Podesteria*. Pag. 311 con illustraz. Ed. Nironi e Prandi, Reggio Emilia 1938-XVI. L. 15.

EDOARDO GALLI. – *Le Reliquie dell'Archicenobio Florense*. Estratto dalla Rivista «Religio». Vol. LXIV, N. 4, con 41 illustraz. Tip. I. Failli, Roma 1938-XVI.

CARLO PASTORINO. – *Una cosa da nulla*. Pag. 158. Editrice Ancora, Milano 1938-XVI. L. 5.

FRANCESCO CORÒ. – *La quadriga dei Garamanti*. Pag. 320. Ediz. Corbaccio, Milano 1938-XVI. L. 10.

CARLO PASTORINO. – *Il bacio della primavera* (*Storia di vita vissuta*). Pag. 221. Ed. Ancora, Milano 1938-XVI. L. 5.

THE AUTOMOBILE ASSOCIATION. – *Garace Handbook 1938-1939*. The Automobile Association (Fanum House, New Coventry Street) Londra 1938.

REALE SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA – Col. ENRICO DE AGOSTINI. – *Le prime avanguardie nella conquista dell'Impero*. Pag. 77 con illustraz. e 1 carta f. t. Società Arti Grafiche, Roma 1938-XVI. L. 6.

R.A.C.I. – *Stato delle strade d'Italia. Estate-autunno 1938-XVI-XVII*. Ediz. 15ª. Scala 1 : 1.000.000. – *Attraversamenti di 124 città*. Reale Automobile Club d'Italia Roma 1938-XVI. L. 15.

MASSIMO VELATTA. – *Possibilità della bonifica agricolo-peschereccia*. Pag. 51 con tav. f. t. Soc. An. Ed. «Italgraf», Roma 1938-XVI.

Ministero delle Corporazioni – R. Ufficio Geologico. – *Memorie descrittive della Carta geologica d'Italia.* Volume XXVI: *Studio petrografico delle Alpi Apuane* di Stefano Bonatti. Pag. 116 con 8 tav. e 6 figure. Provveditorato Generale dello Stato, Libreria. Roma 1938-XVI. L. 30.

Ministero delle Corporazioni – R. Ufficio Geologico. – *Note illustrative della Carta Geologica d'Italia alla scala* 1 : 100.000. *Fogli di Pesaro e Senigallia* del prof. Federico Sacco. Pag. 42 con 2 fig. e 2 sez. geologiche. L. 5. – *Fogli di Imola, Faenza, Forlì e Rimini costituenti l'Appennino della Romagna* del prof. Federico Sacco. Pag. 52 con 2 tav. e 12 fig. L. 5. Libreria dello Stato, Roma 1937-XVI.

Ermanno Armao. – *Venezia in Oriente. - La « Relatione dell'Isola et Città di Tine di Pompeo Ferrari Gentil « huomo piacentino ».* Pag. 138 con illustraz. e carte. Ed. G. Bardi, Roma 1938-XVI. L. 20.

Aldo Fontana. – *Note storiche sugli archivi di Molfetta.* Pag. 10. Tip. L. Gadaleta 1938-XVI.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. **22,20**	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 32,20)
Soci Quinquennali	L. **110,20**		(Estero L. 160,20)
Soci Vitalizi	L. **350,—**		(Estero L. 500,—)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**		(Estero L. 600,—)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 30 Settembre 1938-XVI

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 settembre 1938 .		N. 167.803
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1938 alla stessa data		» 12.505
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1937	N. 252.591	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 30 settembre 1938 .	» 3.895	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 settembre 1938	» 12.927	
		» 269.413
		N. 449.721
Presumibili rinnovi annuali già inscritti nel 1937 che non pagarono ancora la quota del 1938 e presumibili nuove inscrizioni . .		» 1.000
Totale Soci . . .		N. 450.721

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

LA NOSTRA CASSETTA RECLAME!!! *Sei qualità di vini nei fiaschetti brevettati e un biglietto di Tripoli o Merano. Rimetteteci o versate al nostro C/C/P 5/2106 sole L. 57; riceverete franca di porto la* **CASSETTA DELLA FORTUNA!!!**

LANA GATTO

..calda e
soffice come piuma

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50